

FEDERATIA ROMANA DE MOTOCICLISM

Strategia generala de organizare si dezvoltare a activitatii FRM

A.Raport al situatiei prezente

Acest raport este facut de Biroul Federal al Federatiei Romane de Motociclism (FRM), ca sa reflecte istoria noastra, succesele recente si dificultatile cu care se confrunta FRM. Obiectivul acestui raport si studiul mediului existent in jurul FRM este sa informeze membrii si partenerii FRM, asupra situatiei actuale a federatiei noastre si a contextului in care lucram.

B.Aproape un secol de motociclism.

Prima motocicletă, “cal mecanic”, a fost inventată în anul 1884. La începutul secolului al XX-lea, primele cluburi motocicliste naționale au fost create în România și în anul 1927, a fost fondat la București, sub numele de Federația Română de Motociclism (FRM), primul organ de conducere național, fiind totodată prima federație fondată la nivel mondial, deoarece cu rol de federație în toate țările funcționau MotoCluburile în forma Automobil Clubului Român (ACR) de astăzi, devenind un organ administrativ al sporturilor motocicliste.

Cu excepția perioadei celui de-al Doilea război mondial, motociclismul a continuat să se extindă și evoluția sa, s-a bazat pe activitatea unui mare număr de motocluburi afiliate, de concursuri și de concurenți, consacrați sportului și turismului.

Motociclismul sportiv s-a răspândit în toată țara și ramurile de viteză, motocros și speed-way, au devenit foarte populare, primele două participând cu sportivi și la toate concursurile turistice și de regularitate și rezistență. Dacă în anul 1931 erau afiliate mai puțin de 10 motocluburi, în anul 1990 erau afiliate 27, iar în anul 2008 sunt afiliate 58, cu 1.000 de sportivi. La fel susținerea bugetară a statului a evoluat. Dacă în perioada 1985 – 1989, FRM primea subvenții în valoare de 250 – 350.000 lei/an, având c/v a 10.000 usd (1 usd=30 lei), în perioada 1990 – 2002, această subvenție a rămas aproximativ tot 10.000 usd/an, după anul 2002, subvenția a crescut la 20.000 usd/an și din anul 2005, subvenția a crescut la peste 50.000 eur/an.

În perioada de după anul 1999, datorită schimbărilor importante din punct de vedere sportiv și tehnic, putem remarca :

- modificarea codului Sportiv al FIM, care a permis sportivilor din toate țările europene, să participe cu licența națională, la oricare din manifestările naționale din Uniunea Europeană
- reluarea Campionatelor Balcanice pe baza de reciprocitate
- creșterea subvenției FRM
- formatul curselor
- apariția și afilierea la Uniunea Europeană de Motociclism redenumită FIM-Europa
- promovarea membrilor FRM, în structurile FIM-E, ca urmare a Congresului UEM organizat la București (în 1999 și în 2022)

Alături de schimbările principale, care au fost operate în structura și organizarea FRM, începând cu anul 1998, putem include :

- aparitia unor motoclubburi finantate mai bine decat FRM si organizarea primei competitii de CE (1998)
- aparitia Legii 69/2000 si modificarea compozitiei structurii Birolui Federal (Decembrie 2001), avand 1 Presedinte si 8 VicePresedinti, din care unul este numit PrimVicepresedinte
- membrii comisiilor si colegiilor FRM, sunt numiti dupa profesionalism si nu alesi
- aparitia ramurei tot-teren si a subcomisiilor acesteia : turism, raliu, enduro, hard-enduro, endurocross, skijet si snow-cross
- aparitia subramurei de super-moto
- aparitia si a altor campionate zonale (pe langa Europa de Est, au aparut si campionatele Europei Centrale si ale Nordului Europei)
- impunerea respectarii Codului Antidoping
- impunerea combaterii Violentei in Sport
- prima etapa de CM organizata in Romania (2003)
- prima proprietate a FRM, de dupa 1948, 2.000 mp in incinta CSN Lia Manoliu (2003)

C.FRM in prezent

1. Situatiia financiara a FRM

Datorita naturii resurselor sale financiare, starea economica a FRM poate fi considerata ca fiind solida, dar de fapt ea este putin stabila si vulnerabila.

In principiu veniturile FRM sunt intr-un raport de 50% subventie de stat, 50% venituri proprii din partea membrilor si a partenerilor. Sunt excluse finantarile organizatorilor, care sunt ale organizatorilor.

FRM nu realizeaza profit si nu acumuleaza nimic, situatie anacronica intr-o economie de piata si la nivelul mileniului III.

FRM ca structura administrativa se limiteaza intr-un buget de cheltuieli pentru administrare si functionare si un buget pentru pregatirea si activitatea sportiva de inalta performanta cu obiective strategice internationale.

Datorita limitelor fixe ale bugetului anual, componenta cuprinzand cheltuielile pentru administrare si functionare, in special partea care reprezinta salariile, a crescut de la 20% la 50%, diminuand bugetul atribuit activitatii sportive in sine.

2. Structura FRM si organizarea Campionatelor Nationale

Aparitia Legii 69/2000 a schimbat profund natura rolului FRM si al Membrilor Afiliati (motoclubburi).

Rolul traditional al FRM care consta in promovarea manifestarilor, conform optiunilor majoritare ale membrilor (motoclubburi), a evoluat progresiv pana a devenit un organ consacrat supervizarii, si reglementarii cu entitatile comerciale, promotorii si organizatorii Campionatelor Nationale.

In consecinta, deciziile principale sunt luate in Comisiile FRM, situatie care creeaza frustratii si pierderea motivatiilor, atat in randul sportivilor, cat si in randul promotorilor si partenerilor.

Neadmiterea la startul manifestarilor, a inscrierilor sportivilor individuali, impusa de Legea 69/2000, creeaza o dependenta neconforma Legislatiei aplicata in UE, obligand la birocratie excesiva.

In acelasi timp Legea 69/2000 impune celor care o respecta, conditii dure de participare si organizare, obligand FRM, sub amenintarea sanctionarii cu pierderea subventiei anuale, sa fie efectiv un jandarm al competitivilor oficiale, fara a impune sanctiuni dure si pentru toate motocluburile care nu respecta Legea.

La nivelul anului 2023, mai sunt inca motoclubi de motociclism, care nu sunt afiliate federatiei si absolut toate impunerile prevederilor Legilor Romaniei, transmise de MS, pe masura ce apar, ajung la foarte putine motoclubi care sunt afiliate, prin obligatia asumata de FRM si nu ajung la majoritatea motocluburilor, care nu sunt afiliate si incalca permanent prevederi multiple ale Legii 69/2000, iar MS nu are nici-o parghie prin care sa le informeze si sa le impuna respectarea.

3. Protectia mediului

Practicarea sportului cu motocicleta are un impact direct asupra mediului inconjurator (el produce in principal zgomot, emisii de CO₂ si distruge solul). In consecinta este necesar sa tinem cont de acest impact, pentru ca sa evitam ca autoritatile guvernamentale sa interzica sportul cu motocicleta partial sau total.

FRM este prima federatie sportiva nationala care impune masuri pentru protejarea mediului, in cadrul tuturor organizarilor si care are o manifestare turistic-sportiva cu clasament pentru descoperirea si raportarea daunelor aduse mediului, sub indiferent ce forma, (din 1995).

4. Dezvoltarea sportului cu motocicleta si alte activitati

In prezent 0%, din veniturile FRM sunt alocate dezvoltarii sportului cu motocicleta.

Pe parcursul ultimilor 8 ani, toate bugetele FRM au fost investite in activitatea curenta : subventii pentru pregatire, subventii pentru activitatea de inalta performanta a Loturilor Nationale, subventii pentru acoperirea cheltuielilor functionale si de reprezentare.

FRM a investit, 0 lei in necesitati obiective:

- dezvoltarea infrastructurii sportive
- protectia in domeniul medical
- activitatilor sportive destinate femeilor
- activitatilor legate de colaborarea cu sportivii din Republica Moldova
- dezvoltarii suportului administrativ, obligatoriu pentru functionarea judicioasa, fata de numarul crescut al motocluburilor afiliate

Este necesar la ora actuala sa stabilim o politica de dezvoltare globala, care poate raspunde urmatoarelor intrebari :

- care sunt proiectele si care sunt prioritare ?
- care sunt necesitatile, pentru a se realiza aceste proiecte ?

- care sunt resursele umane si financiare, de care avem nevoie ? Suntem pregatiti pentru aceste investitii ?
- care sunt proiectele care trebuiesc finantate de catre FRM, de catre motoclubluri sau de catre STAT ?
- care sunt mecanismele Legale, pe care sa le utilizam, pentru a controla nasterea acestor proiecte ?

5. Rolul de Administrator al FRM

Numarul de angajati ai FRM a crescut de la 2 (1990), la 3 (1995) si la 8 (2010).

Obligatiile angajatilor FRM au involuat, accentuandu-se functiunile pur administrative, pentru gestionarea activitatii a peste 2.000 de sportivi, din care 25 % sunt pe podiumurile nationale, continentale si mondiale.

Nici-un angajat nu este implicat in gestionarea unui proiect complex, care solicita competente interpersonale si un nivel ridicat de expertiza in domeniul sau de activitate. Angajatii FRM au liber doar un sfert din weekend-urile anuale si in week-endurile in care lucreaza au program de 10-12 ore pe zi.

Ca urmare a centralizarii drepturilor si de globalizare, a sportului cu motocicleta, este necesar in momentul de fata, ca FRM sa angajeze in continuare personal inalt calificat, capabil sa ia decizii in fata partenerilor, in diverse situatii, in care lucreaza in numele FRM.

Tinand cont de dezvoltarea prezenta, un Director Sportiv si un Director de Marketing, trebuie sa fie angajati, pentru a elabora si pentru a pune in practica, o strategie de marketing si de comunicare.

In ultimii 20 de ani, FRM nu si-a putut permite sa angajeze colaboratori externi retribuiti, de exemplu ca presedinti de comisii, directori de manifestari, sau directori tehnici, sau consilieri, juristi, consultantii, etc. Acesti colaboratori sunt indispensabili, pentru a putea raspunde exigentelor sportului profesionist si in aceeasi masura necesari, in toate activitatile ce implica apararea intereselor FRM.

D. Problemele

Traversand toate aceste capitole, FRM a identificat, urmatoarele probleme strategice principale :

Definirea misiunii FRM

FRM trebuie sa defineasca care este domeniul sau de actiune si pentru ce lucreaza.

Clarificarea diferitelor roluri

FRM are nevoie sa clarifice propriul sau rol, rolul motoclublurilor afiliate si al partenerilor sai.

Imaginea publica

FRM trebuie sa creasca vizibilitatea sa, ca organizatie si in acelasi timp, sa faca fata imaginii negative a motociclismului.

Administrarea intereselor comerciale ale FRM

FRM trebuie sa intareasca toate relatiile sale cu promotorii si sa aiba o mai mare credibilitate in fata acestora, in particular trebuind sa se asigure ca reprezentantii sai si oficialii sunt calificati la cel mai inalt nivel. Noi oportunitati comerciale trebuiesc studiate si veniturile trebuiesc diversificate.

Cresterea costurilor in sportul motociclist

FRM trebuie sa controleze costurile care rezulta din organizariile manifestarilor sportive, in asa fel incat sa se asigure ca acestea nu devin un obstacol in calea participarii.

A face ca motociclismul sa devina un sport national de prim plan

FRM trebuie sa astepte admiterea motociclismului in programul Jocurilor Olimpice, sau sa organizeze in continuare propriile manifestari multidisciplinare ?

Campionatele Nationale

Campionatele Nationale trebuie sa fie analizate pentru a determina, daca numarul actual de campionate este adaptat si trebuie sa impuna ca ele sa fie organizate, in mai multe judete, pentru ca ele dau un plus de vizibilitate si importanta marcii FRM si Campionatelor Nationale.

Intarirea parteneriatelor cu alte sporturi

FRM are nevoie sa sistematizeze si sa intareasca parteneriatele sale cu celelalte sporturi si alte tipuri de parteneri.

Largirea portii FRM

FRM trebuie sa lucreze in favoarea diversificarii zonelor de desfasurare a competitivilor intr-o asa maniera, incat sa asigure viitorul si dezvoltarea continua.

Femeile si motociclismul

Majoritatea populatiei Romaniei, este feminina. In prezent femeile nu sunt suficient reprezentate si integrate in FRM si in activitatile motocicliste. Aceasta situatie trebuie schimbata.

Promovarea utilizarii motocicletei, ca mijloc de transport de placere

FRM trebuie sa dezvolte sportul motociclist si odata cu aceasta sa ofere servicii celor care utilizeaza motocicleta ca mijloc de transport, in domeniul turismului.

Imbunatatirea programelor de formare si de antrenament

Toate tipurile si categoriile de programe de formare a specialistilor si de antrenament, reprezinta cerinte importante, carora FRM trebuie sa le gaseasca rezolvare, pentru a-si indeplini misiunea.

Administrarea celor mai importante resurse, “persoanele”

FRM are nevoie sa fie competitiva si sa gestioneze in cea mai buna maniera resursele umane, atat angajatii cat si activul benevol.

Structura si organizarea FRM

Observatiile actuale au demonstrat, ca structura actuala si procesul de luare a deciziilor, este grea, costisitoare si nu da posibilitatea de a fi luate decizii intr-o maniera oportuna si experta, care sa permita FRM nu numai sa supravietuiasca, ci chiar sa se dezvolte, in acest context actual, caracterizat printr-o complexitate foarte importanta si plina de asteptarile crescatoare din partea sportivilor, motocluburilor, promotorilor, guvernului, mediei si marelui public.

Experienta arata ca schimbarile structurale pentru dezvoltare devin efective, daca sunt adoptate odata ce Misiunea si directia strategica a unei organizatii, sunt foarte clar definite. In consecinta FRM a prevazut ca una din primele etape, pentru punerea in practica a noului Plan strategic 2022-2030, reprezinta reexaminarea acestuia de propriile structuri si organizatii.

E. Concluzie

In anul 2022, FRM a celebrat cei 95 de ani de activitate.

De atunci si pana acum, am traversat schimbari incredibile care s-au produs in domeniul motociclismului si in jurul acestui domeniu si mereu am constatat ca : pasiunea unui grup de entuziasti gata sa conduca un vehicul numit in continuare “moto”, participant la competitii si traind senzatiile probelor pe 2 roti motorizate, traieste in continuare.

Pentru a intra cu fruntea sus in urmatoarea suta de ani, FRM trebuie sa traverseze procese analitice, care sa ne permita sa valorizam istoria si traditiile si de la acestea sa putem dezvolta o viziune principala pentru viitor.

STRATEGIE

Problema 1 : Definirea Misiunii FRM

In prezent FRM nu are declarata o Misiune care sa defineasca toate activitatile carora se consacra si carora le asigura functionarea. Prima etapa pentru a deveni o organizatie strategica, consta in a defini si a exprima clar, Misiunea FRM. :

__sa fie organismul conducator national al sportului motociclist

__sa dezvolte programe si servicii pentru motociclismul de placere

__sa serveasca interesele motociclistilor, motocluburilor, Uniunea Balcanica, FIM-Europa si FIM

___ sa faciliteze colaborarea intre membrii si partenerii sai

___sa promoveze securitatea, educatia si formarea

Problema 2 : Clarificarea diferitelor roluri

Absenta claritatii in ceea ce inseamna rolul FRM, a motocluburilor si a promotorilor sai, a UBM, FIM-E si FIM , a voluntarilor si angajatilor FRM, fac loc unei munci duble, aparitiei lacunelor, dar in acelasi timp si confuziilor si frustrarilor, care se traduc printr-o lipsa de motivatie, de productivitate si credibilitate. Daca FRM nu clarifica diferitele roluri fata de fiecare dintre membri si parteneri, nu va reusi sa faca fata problemelor strategice actuale, care trebuie sa mentina in continuare si in viitor, un nivel ridicat de eficacitate si entuziasm.

a.FRM si Membrii Afiliati

Membrii Afiliati au creat FRM, cu scopul de a-i ajuta si pentru a servi membrii sai (Membrii Afiliati si sportivii). In acest scop rolul FRM este sa ofere programe si servicii Membrilor Afiliati, sa amelioreze comunicarea intre FIM, FIM-E, UBM si Membrii Afiliati si cu organismele regionale si nationale, sa dea sustinerea necesara in promovarea si dezvoltarea a noi motocluburi.

Odata ce planul strategic al FRM, va fi aprobat, motocluburile trebuie sa dezvolte propriile lor planuri si sa-si stabileasca propriile strategii si propriile obiective specifice, in asa fel incat programele si serviciile FRM, sa contribuie la realizarea prioritatilor lor strategice.

Pentru a raspunde nevoilor motociclistilor, este esential sa fie o armonizare a directiei strategice, a prioritatilor si deasemenea a programelor prioritare si serviciilor FRM. In principiu FRM trebuie sa stabileasca o o directie politica, regulile, directivele si normele pentru toate aspectele motociclismului si Membrii Afiliati trebuie sa le adopte si sa le puna in practica sau sa le adapteze pentru a raspunde propriilor necesitati.

Rolul principal al FRM este de a administra toate aspectele comerciale si profesionale ale sportului motociclist si a Campionatelor Nationale. Motocluburile sunt implicate la niveluri diferite in organizarea Campionatelor Nationale si in toate aspectele competitiei de amatori.

FRM vine cu toate aspectele tehnice si acorda sprijin Membrilor Afiliati, pentru a dezvolta si organiza , activitati din programele FRM, pe care le doresc, de realizarea carora sunt singurii responsabili.

FRM conduce eforturile de aparare a intereselor motociclistilor la nivel national si da Membrilor Afiliati, parghiile necesare pentru a sustine eforturile lor in sfera lor de activitate.

b.FRM si promotorii sai

In timp, promotorii au acumulat mai multa experienta si capacitate de a organiza competitie mai bine, decat Membrii Afiliati – organizatori locali. Ca efect imediat, ei au inceput progresiv sa aiba un control din ce in ce mai mare asupra Campionatelor, exercitand roluri care erau si trebuiau sa fie in responsabilitatea FRM. Succesiv, pe masura ce influenta lor a

crescut, ei sunt capabili sa creeze o noua structura care sa le serveasca propriilor interese de putere. FRM trebuie sa gaseasca un nou echilibru, intre rolul FRM si rolul promotorilor, pentru a garanta ca ea si nu promotorii, guverneaza si controleaza sportul motociclist.

Pentru a reafirma rolul sau, FRM trebuie sa fie capabila sa ofere cunostinte, competente si capacitate care aduc o plus-valoare, parteneriatului cu promotorii. Competentele si profesionalismul oficialilor FRM, trebuie sa fie similare cu cele ale promotorilor. Reprezentantii FRM trebuie sa fie persoane care cunosc perfect domeniul lor de activitate, cunoscatori ai politicilor FRM si foarte calificati in arta stabilirii de relatii.

Avand deplina incredere in capacitatea oficialilor sai, de a realiza o munca de calitate si care contribuie intr-o maniera importanta in realizarea cu succes a manifestarilor, FRM trebuie sa reafirme rolul sau de organizatie conducatoare si sa clarifice rolul FRM si al promotorilor, dupa cum urmeaza :

Rolurile FRM sunt :

- Ia deciziile finale in legatura cu regulamentele tuturor disciplinelor
- Contribuie la realizarea calendarului si se ocupa de coordonarea si publicarea sa
- Este singura abilitata si in masura sa formeze TOTI oficialii
- Stabileste modelele/formatul competitiei pentru pregatirea sportivilor si normele pentru organizarea unei manifestari a Campionatului National
- Defineste standardele pentru gestionarea imaginii in toate aspectele manifestarilor, de exemplu, transmisia Tv, semnalizarea, materialele promotorilor, nivelurile sportive, circuitele, instalatiile, etc.

Rolurile promotorului

- Finantarea si promovarea in totalitate a manifestarii de Campionat national (de exemplu, transmisia Tv, sponsorii, etc.), conform standardelor definite de FRM.
- Supervizeaza organizarea manifestarii
- Recomanda calendarul dorit la FRM
- Recomanda sau/si propune la FRM, pentru a-si da aprobarea ideii de ameliorare a regulamentelor, standardelor definite pentru manifestari, etc.

FRM si Membrii Afiliati trebuie sa fie capabili sa rivalizeze cu intreprinzatorii independenti, cu grupuri organizate de concurenti, cu reviste de specialitate si cu promotorii, in sectoarele care implica de exemplu finantarea organizarii etapelor nationale, academiile pentru sportivi, etc.

c. Voluntarii si angajatii FRM.

Trebuie instalata o cultura de lucru in echipa intre voluntarii si angajatii FRM. Rolul exercitat de fiecare , in sanul unei echipe, trebuie definit clar si cu descrierea in scris a posturilor. Respectul fata de contributia adusa de fiecare membru al echipei este esential.

d. FRM si partenerii sai.

Motociclismul impune un nivel ridicat de interconexiune, comunicare si dialog continuu intre toti partenerii, FRM trebuind sa fie capabil sa organizeze si sa institutionalizeze aceste relatii, organizand intalniri regulate, la care sa participe printre altii si sportivii si mass-media.

e. Imaginea publica.

Marele public percepe motociclismul ca o activitate periculoasa, care contribuie si ea la poluarea atmosferica si sonora si chiar la contaminarea solului. In cateva zone din Romania, lipsa de respect fata de ceilalti cetateni si legaturile cu comportamente antisociale ale unor grupuri mici de motociclisti, aduc atingere imaginii de ansamblu a motociclistilor responsabili. FRM, membrii si partenerii sai trebuie sa contribuie la schimbarea perceptiei publice a motociclismului si sa arate ca este vorba de cetateni de toate varstele, responsabili, onesti, care respecta legea, care participa la activitati sportive si turistice – sportive care sunt sigure, accesibile si respectand mediul inconjurator. In caz contrar, perceptia negativa a publicului risca sa continue sa creasca si poate avea ca rezultat o crestere a numarului restrictiilor legislative impotriva motociclismului.

Perceptia publica a motociclismului nu are inca un impact negativ asupra numarului publicului spectator sau la nivelul audientei TV a sportului cu motocicleta, care sunt la fel de importante.

FRM impreuna cu Membrii Afiliati, promotorii, sponsorii si mass-media, trebuie sa puna in practica o campanie, care sa duca la schimbarea atitudinilor si comportamentelor motociclistilor, astfel :

- FRM trebuie sa implice liderii de opinie, reprezentantii mass-media si sportivii de inalt nivel in domeniul motociclismului pentru a deveni modele pentru toti motociclistii si care pot sa promoveze o imagine publica pozitiva a motociclismului in ceea ce priveste securitatea, reducerea nivelului sonor, a emisiilor de gaze si demonstreaza o atitudine responsabila si respect fata de regulile de circulatie.

f. Mentinerea costurilor in sportul motociclist.

In prezent, cauzele cresterii costurilor, printre altele, sunt urmatoarele :

- costul transportului sportivilor, membrilor echipelor, a motocicletelor si pieselor de schimb, pentru a participa la competitii
- cresterea numarului de alergari si de competitii
- cresterea numarului de persoane, de motociclete si a exigentelor tehnice, in fiecare echipa
- norme si taxe impuse de FRM si promotori
- costurile reuniunilor/seminariilor
- cresterea pretului carburantilor si uleiurilor speciale
- costurile formarii organizatorilor si reprezentantilor Membrilor Afiliati

FRM trebuie sa se implice in micșorarea costurilor, astfel :

- regionalizarea campionatelor destinate juniorilor, debutantilor si amatorilor
- limitarea transformarii tuturor motocicletelor in motociclete de nivel mondial, prin promovarea si a campionatelor cu motociclete serie
- organizarea unui numar fix si constant de etape de Campionat National, dar cu cresterea calitatii acestora

- mentinerea unor taxe fixe anuale in perioada 1 Ianuarie – 28 februarie si cresterea acestora in perioada 1 martie – 31 Decembrie

g.FRM trebuie sa aduca motociclismul ca sport national de prim plan.

Mentinerea celor mai bune relatii cu MTS, Guvernul si Parlamentul Romaniei, Comitetul Olimpic si Sportiv Roman, Uniunea Balcanica de Motociclism, Uniunea Europeana de Motociclism si FIM, sunt obligatorii, precum si promovarea propriilor membri in structurile sportive internationale.

h.Campionate Nationale.

Independent de ce va decide FRM pentru a obtine o mai mare recunoastere ca sport, trebuie sa rationalizeze Campionatele sale Nationale, fata de forma actuala.

Bineinteles ca titlul de Campionat National si de Campion National sunt foarte importante pentru sportivi, promotori, organizatori, sponsori, proprietari de circuite, etc., dar prestigiul acestor titluri si credibilitatea FRM, sunt diluate cu cele aproape 50 de titluri acordate anual. FRM impreuna cu partenerii sai, trebuie sa reflecteze la scaderea titlurilor nationale si sa adopte o strategie si reguli si criterii foarte stricte.

Doar organizatorii locali trebuie intotdeauna sa se ocupe de competitii pentru copii, Amatori si Veterani, cu exceptia unei Finale Nationale, la care trebuiesc reuniti toti sportivii care s-au calificat in competitii zonale.

i.Largirea portilor FRM

In acest moment FRM este compus din 86 de Membri Afiliati, care reprezinta aproximativ 2.000 de sportivi titulari ai unei licente nationale si 20 titulari ai unei licente FIM-E sau FIM, doar 1% dintre acestia sunt femei. Sunt multi organizatori (Membri Afiliati) care nu includ turismul-sportiv in activitatile lor si deasemeni sunt multi organizatori care includ si masini, care nu sunt in prezent afiliate nici-unei federatii.

FRM trebuie sa continue sa faca eforturi sa creasca numarul Membrilor Afiliati. Este important ca FRM sa intre in contact cu organizatori care nu sunt afiliati, sa le evalueze potentialul si sa le faca cele mai bune oferte pentru a-i atrage, la fel FRM trebuie sa includa diferitele grupuri de sportivi auto-moto si sa gaseasca caile legale pentru federalizare.

Handicapatii participa din ce in ce mai mult la activitatile sportive, care inainte erau considerate inaccesibile si periculoase pentru ei. In cadrul motociclismului, quadurile in particular, ofera enorme oportunitati acestei categorii de persoane, de a trai emotiile si pasiunea fata de motociclism.

j.Femeile si motociclismul.

Femeile reprezinta 52% din populatia Romaniei. In acelasi timp 1% din sportivii titulari ai unei licente nationale, sunt femei, lasand FRM un spatiu foarte mare neexplorat.

Prin promovarea unor taxe reduse, FRM si Membrii Afiliati incurajeaza participarea femeilor in motociclismul sportiv si turistic-sportiv, obligand organizatorii sa le ofere oportunitatea participarii la fiecare disciplina dorita.

k.Promovarea utilizarii motocicletei ca mijloc de transport si de placere.

Ambuteiajele, poluarea, diminuarea rezervelor de petrol, costurile infrastructurii de transport si posibilitatea de a accede in zone greu accesibile, sunt probleme care preocupa lumea in general si deasemeni guvernul si deasemeni cresterea popularitatii turismului sportiv, de aceea exista o oportunitate pentru motociclism, ca fiind cea mai agreabila alternativa, ecologica si economica in raport cu alte mijloace motorizate de transport.

FRM trebuie sa se asocieze cu dealerii pentru a promova motocicleta ca cea mai buna alternativa, dintre toate mijloacele de transport existente. Impreuna trebuie sa promoveze avantajele motocicletei in raport cu masina, de exemplu, emisiile de gaze, circulatia, ambuteiajele, posibilitatea stationarii in zonele cu acces interzis, etc.

FRM trebuie sa promoveze competitii si intalnirile turistic-sportive.

l.Dezvoltarea capacitatilor de a profita din oportunitati.

Ca FRM sa devina o organizatie contemporana, multidimensionala si multidisciplinara, asa cum ne-o imaginam toti, este necesar sa fie capabila sa identifice, sa creeze si sa profite din oportunitati. Trebuie sa poata lua decizii rapide bazate pe date concrete.

FRM trebuie sa adopte un proces flexibil de luare a deciziilor, care anunta o serie de principii care trebuie respectate si care sa inlocuiasca regulile inflexibile absolute. In acelasi timp FRM trebuie sa delege reprezentantilor sai in teritoriu, nu numai responsabilitatea ci si autoritatea, pentru a putea fi luate decizii care sa amplifice puterea FRM. Luarea unei anumite decizii trebuie sa reflecte circumstantele specifice (de exemplu, importanta, timpul nefavorabil, prioritatile, castigul, amploarea pierderilor, riscul asociat, etc.)

FRM nu este responsabila doar de cresterea capacitatilor sale, ci trebuie sa contribuie si la dezvoltarea Uniunii Balcanice de Motociclism, a FIM-E, a FIM, a Membrilor Afiliati. FRM trebuie sa-si asume un rol activ in identificarea si stabilirea celor mai bune metode si utilizarea celui mai bun capital uman.

m.Imbunatatirea programelor de formare si de antrenament.

Rolul de educatie si de formare, este identificat ca domeniul care ofera importante oportunitati de dezvoltare si este consfintit prin Legea 69/2000 (Legea Sportului).

In prezent, seminariile FRM sunt organizate exclusiv la nivel national si se concentreaza pe aspectele regulamentare ale unei anumite discipline. Ele trebuie sa acopere toate aspectele legate de tehnica prin care poti deveni sportiv titular al unei licente nationale, organizator sau oficial intr-o manifestare sportiva.

Activitatile educationale si de formare care trebuiesc promovate sunt : antrenamentul sportivilor dupa debut pana la participarea lor in Campionatele Nationale, securitatea rutiera,

motociclismul de placere, reactia in situatii de urgenta, sanctiunile si contestatiile, administrarea sportului, promotia si apararea propriilor interese, marketing, munca cu mass-media si sponsorii, etc.

Pentru a desfasura aceasta activitate, FRM trebuie sa numeasca un angajat specializat in dezvoltarea si promovarea programelor de formare, care sa se ocupe de acest domeniu si FRM sa aloce resursele financiare necesare dezvoltarii acestuia.

n.Administrarea resurselor sale cele mai importante, “personalul”

FRM si Membrii Afiliati exista in prezent datorita pasiunii atat a voluntarilor cat si a angajatilor sai. Daca FRM doreste sa continue sa se dezvolte, trebuie sa gandeasca cele mai bune metode de a gestiona activitatea voluntarilor si a angajatilor sai.

FRM depinde acum si in viitor, de persoane care sunt atat pasionate cat si devotate. Ansamblul activitatilor FRM reprezinta un volum important de munca. Pentru a fi competitiva FRM trebuie sa garanteze ca toate persoanele (voluntari si angajati), implicate in aceste activitati, au competentele necesare si ca ele isi conserva pasiunea si isi indeplinesc cu placere activitatea.

Motivarea si pasiunea voluntarilor si angajatilor provine din faptul ca sunt RESPECTATI si RECUNOSCU TI pentru capacitatile si competenta lor si in acelasi timp sunt sustinuti si promovati, pe baza valorii contributiei personale. FRM trebuie sa adopte un principiu de tratament echitabil fata de un principiu de tratament egal. Sustinerea financiara si avantajele voluntarilor, ca si salariile angajatilor, trebuie sa fie in particular proportionale cu nivelul si complexitatea volumului de munca. FRM trebuie sa instaureze un program de recompensare si de recunostinta destinat voluntarilor si angajatilor, pentru a-i promova si a evidentia eforturile acestora, in modalitatea cea mai satisfacatoare. FRM nu trebuie sa omita impactul asupra motivatiei, printr-o recunoastere verbala imediata si prin scrisori de multumire personal trimise de conducatorii sai. Recrutarea si pregatirea din timp a succesorilor sunt elemente cheie pentru a avea garantia dezvoltarii FRM.

Strategia FRM :

-strategia de marire a sustinerii adresata inaltei performante, adresata Membrilor Loturilor Nationale, care odata nominalizati, vor putea achizitiona Licentele FIM, FIM-Europa la valoarea nominala cu taxe internationale, ceilalti sportivi vor face aceasta achizitie la pretul nominal cu taxe internationale plus 10%, datorita pretului marit in 2023 al Licentelor, impus de catre FIM si FIM-EUROPA.

-strategia de atragere a copiilor si juniorilor, ce cuprinde copiii si juniorii care au fost pentru prima data inscrisi la clasele de la viteza, de la motocros, precum si orice alt junior de la alte ramuri sau clase, care nu a implinit 15 ani.

- au putut achizitiona Licentele FIM si FIM-Europa la valoarea nominala plus taxe internationale

- au putut solicita o a doua sau a treia Licenta, gratuit

-strategia de educare a tinerilor posesori de mopede, scutere, motociclete, quad si ATV si de atragerea lor catre activitatea competitionala. Strategia cuprinde un plan bine definit semnat deja cu Ministerele implicate.

-strategia de prevenire si combatere a degradarii mediului inconjurator, prin reglementarea tuturor competitiiilor moto, organizate pe teritoriul Romaniei. Strategia a definitivat

regulamentul national, cu Ministerele implicate

Stategia FRM pe termen mediu va cuprinde:

- FRM sprijina inalta performanta;
- atragerea promotorilor pe ramuri;
- realizarea unui corp de jurnalisti independent pentru motociclism sportiv cu acreditare FRM;
- la inscriere fiecare sportiv va nota in inscriere jurnalistul sau adresa de e-mail;
- fiecare lot in deplasare va avea minim un jurnalist acreditat, caruia FRM o sa-i asigure transportul si alte mijloace de subzistenta pe perioada deplasarii.
- pretul licentelor este redus , pana la data de 28 februarie a fiecarui an
- strategia de marire a sustinerii adresata inaltei performante, adresata Membrilor Loturilor Nationale, care odata nominalizati, vor putea achizitiona Licentele FIM, FIM-EUROPA la valoarea nominala cu taxe internationale, ceilalti sportivi vor face aceasta achizitie la pretul nominal cu taxe internationale plus 10%, datorita pretului marit in 2023 al Licentelor, impus de catre FIM si FIM-EUROPA.
- strategia de atragere a copiilor si juniorilor, ce cuprinde copiii si juniorii care au fost pentru prima data inscrisi la clasele de la viteza, de la motocros, precum si orice alt junior de la alte ramuri sau clase, care nu a implinit 15 ani.
- au putut achizitiona Licentele FIM si FIM-EUROPA la valoarea nominala plus taxe internationale
- au putut solicita o a doua sau a treia Licenta, gratuit
- strategia de educare a tinerilor posesori de mopede, scutere, motociclete, quad si ATV si de atragerea lor catre activitatea competitionala. Strategia cuprinde un plan bine definit semnat deja cu Ministerele implicate.
- strategia de prevenire si combatere a degradarii mediului inconjurator, prin reglementarea tuturor competitiiilor moto, organizate pe teritoriul Romaniei. Strategia a definitivat regulamentul national, cu Ministerele implicate.