



Terzo incontro – 18 dicembre 2010

Carrara (Ms), sala consiliare

Promotori: D. Brunel (interprete), A. Dini (radio-corsa), A. Peschi (DS)

Moderatore: A. Peschi

Ospiti del Comitato Provinciale FCI di Massa Carrara.

Il terzo incontro "Più Sicurezza nelle Gare Ciclistiche", iniziativa spontanea nata dalla volontà e dalla passione di Delphine Brunel (interprete), Adriano Dini (radio-corsa) ed Andrea Peschi (direttore sportivo), si è tenuto sabato 18 dicembre 2010 nella sala consiliare del Comune di Carrara. All'importante momento di confronto, malgrado le avverse condizioni meteo, ha partecipato un buon numero di addetti ai lavori (organizzatori, direttori di corsa e di organizzazione, staffette e scorte tecniche, direttori sportivi, giudici di gara, giornalisti ecc.).

Alle ore 14.45, **Andrea Peschi** – che insieme al Presidente del Comitato Provinciale FCI di Massa Carrara, Dott. Andreazzoli, ha fatto gli onori di casa – ha dato il benvenuto a tutti i presenti, salutandoli e ringraziandoli per aver aderito all'incontro a dispetto del tempo non troppo clemente.

La parola è quindi passata al **Dott. Andreazzoli** che – come ricordato poc'anzi – era presente in qualità di Presidente del Comitato Provinciale FCI di Massa Carrara ma anche come esponente di spicco dell'AIMEC (Associazione Italiana Medici del Ciclismo) nonché capo dell'équipe medica del team ciclistico professionistico Astana.

Nel portare il suo saluto personale e dell'intero Comitato, ha ribadito come la sicurezza sia un tema veramente caro a tutti e purtroppo di scottante quotidianità non solo e non tanto nel momento della competizione sportiva ma anche e soprattutto durante gli allenamenti. Questo soprattutto in quelle zone, e la provincia di Massa Carrara – attraversata dalla statale Aurelia – è una di quelle dove l'utenza della strada è la più disparata, andando dal mezzo più piccolo ed indifeso (la bicicletta) fino al TIR.

La sua esperienza personale di Presidente di Comitato lo ha messo di fronte a situazioni per certi versi paradossali: ammiraglie multate per aver usato dispositivi di avvistamento (es. lampeggianti) per proteggere gli atleti in allenamento segnalandone a distanza la presenza agli altri automobilisti! E' auspicabile, a suo avviso, un coinvolgimento delle Istituzioni interessate per addivenire ad una modifica del Codice della Strada che tenga conto di queste situazioni.

Inoltre, proprio per il ruolo che ricopre in seno ad un team professionistico, ha riportato la sua esperienza diretta rispetto ai diversi livelli di sicurezza che si registrano nelle competizioni a seconda dell'importanza delle stesse.

Si è congratulato con i promotori di questa lodevole iniziativa: questo movimento nato spontaneamente e "dal basso", "dalla base" è meritevole di essere portato avanti, al cospetto delle strutture che possono recepirne le istanze con la speranza che possano presto raccogliersi dei frutti.

L'incontro è proseguito con l'intervento di **Andrea Peschi**, uno dei tre promotori di "Più Sicurezza nelle Gare Ciclistiche", nonché Direttore Sportivo professionista, membro dell'A.DI.S.PRO e Responsabile nazionale in tema di sicurezza per la predetta Associazione.

Prima di illustrare il perché di "Più Sicurezza nelle Gare Ciclistiche", ha doverosamente ringraziato le Istituzioni ospiti della riunione nonché i presenti, accorsi a dispetto del maltempo.

Questo movimento spontaneo, ha spiegato Peschi, è nato intorno alla metà di settembre ed ha visto la luce grazie alla volontà di tre appassionati di ciclismo (lui stesso, Delphine Brunel ed Adriano Dini) che per troppi anni si sono scontrati con situazioni limite e spesso oltre il limite in materia di sicurezza, situazioni che troppo spesso hanno prodotto vittime da piangere.

Inoltre, fino ad ora, il problema sicurezza è sempre stato affrontato per compartimenti stagni, senza confronto né contraddittorio ma anzi con spirito scarsamente costruttivo e spesso solo volto a criticare il lavoro degli uni piuttosto che degli altri.

La "base" ha quindi il diritto/dovere di fare proposte alla FCI (con la consapevolezza che "la FCI siamo tutti noi"), di interagire con chi legifera per portare all'attenzione delle Istituzioni competenti quante più soluzioni possibili.

Al termine dei due precedenti incontri si è redatto un dettagliato verbale che è stato compiutamente diffuso, a partire dal Presidente della FCI fino a tutte le strutture competenti, ai Comitati regionali e provinciali, agli organi di stampa, a chiunque ne abbia fatto richiesta di ricezione ed infine pubblicato sulla pagina di Facebook del movimento stesso.

Il Presidente Di Rocco, in entrambe le occasioni, ha mostrato favore nei confronti di "Più Sicurezza nelle Gare Ciclistiche" invitando i promotori ed i sostenitori a continuare in questa loro iniziativa così da addivenire a proposte fattibili e percorribili. Inoltre, ad ulteriore incoraggiamento, alcuni temi emersi nel corso delle precedenti riunioni sono stati presi in considerazione dalle Istituzioni federali (si pensi al sostegno che il Comitato regionale dell'Emilia Romagna ha dato e sta dando alla "Zona Nicolò"; al tema sicurezza che è diventato oggetto di formazione nei corsi promossi dal Centro Studi; al riscontro che stanno ottenendo gli autisti professionisti).

Tanto si è fatto ma tanto c'è ancora da fare, si terrà alta l'attenzione sul tema della obbligatorietà del medico nelle gare per giovanissimi, così come sulla necessità di intensificare i corsi di formazione (e su questo va dato atto alla FCI che sta facendo molto in tal senso), nonché sull'importanza delle campagne di informazione (pubblicitaria, mediatica e presso le scuole guida).

Peschi è poi passato a trattare un tema di scottante attualità: quello delle trasmissioni radio in corsa tra atleti e Direttori Sportivi.

A partire dalla prossima stagione 2011 l'UCI ha autonomamente (autonomamente in quanto non ha dato ascolto alla voce discordante di A.DI.S.PRO. International né di ACCPI) sancito il divieto di utilizzo delle radioline in corsa ad eccezione delle gare PRO TOUR ed appartenenti al calendario storico (in queste manifestazioni il divieto scatterà dalla stagione 2012).

La motivazione ufficiale dell'UCI è stata quella della scarsa spettacolarità (con le radioline la tattica a tavolino aveva il sopravvento sull'estro dell'atleta), ma ufficialmente il motivo reale potrebbe essere individuato nell'articolato sistema dei diritti televisivi.

Peschi, Direttore Sportivo di un team professionistico, ha perciò ribadito con forza che l'utilizzo delle radioline in corsa è in massima parte dedicato a questioni inerenti la sicurezza degli atleti e solo in minima parte a tattiche di gara.

Avendo partecipato ad un congresso dell'Associazione Italiana Medici del Ciclismo, Peschi ha riportato una frase del Dott. Corsetti (Presidente dell'AIMEC e medico sociale del team Liquigas): "*nelle gare ciclistiche la figura più professionale è il medico*". Questa affermazione, per certi versi provocatoria, ci deve far porre l'accento di come anche la sicurezza in qualche modo nasca dalla cultura e dalla formazione. Occorre sempre più, in tutti i settori e quindi anche nel ciclismo, essere preparati anche a livello culturale ad affrontare le diverse situazioni che si presentano. L'improvvisazione non può che far danni.

In relazione a quanto detto dal Dott. Corsetti, il **Dott. Andreazzoli** ha tenuto a precisare che non si voleva in alcun modo mancare di rispetto alle altre figure che operano nel ciclismo; la frase, contestualizzata nel discorso di cui faceva parte, voleva significare che il medico nel ciclismo ha acquisito una professionalità chiara ed imprescindibile.

Il microfono è quindi passato a **Delphine Brunel**, interprete, che si è fatta portavoce dei promotori della "Zona Nicolò" che purtroppo non hanno potuto presenziare (come invece è capitato in altra occasione) alla riunione. Delphine ha letto la lettera che **Fabio Tondelli** ha scritto per spiegare le ragioni della "Zona Nicolò" e per tracciare un breve bilancio dopo la prima stagione in cui è stata proposta.

Nel giugno del 2008, Nicolò Ferrari perse la vita durante le fasi di riscaldamento che precedevano la corsa a cui avrebbe dovuto partecipare. Ciò accadde per colpa di un camion che piombò sul percorso di gara.

La "Zona Nicolò" è un progetto – nato dalla volontà di alcuni amici ed appassionati di ciclismo – volto a migliorare la sicurezza durante le fasi di allenamento in particolar modo per le categorie esordienti, allievi e juniores.

Perché una società possa dire di aver attuato compiutamente la "Zona Nicolò" (fregiandosi, facendone opportuna richiesta, del logo) dovrà:

- Chiudere il percorso di gara al traffico o individuare un percorso alternativo chiuso al traffico da adibirsi agli allenamenti, assicurandosi che sia presidiato dagli addetti alla sicurezza negli incroci, dal medico e dall'ambulanza; tutto ciò dovrà avvenire almeno 60 minuti prima della partenza della gara (ecco il perché del nr. "60" sul logo);
- Individuare un percorso sicuro di riscaldamento per le gare di esordienti in cui le partenze sono doppie;
- Individuare personale formato ed informato che sappia come istruire gli utenti della strada durante il periodo di chiusura al traffico del percorso di gara e che sappia mantenere gli atleti nel percorso protetto.
- Auspicabile sarebbe predisporre, nei giorni antecedenti la manifestazione, una campagna informativa, attraverso idonei volantini, per i residenti nelle strade che andranno a costituire il percorso di gara.

La speranza dei promotori del progetto è quella che questa pratica diventi di uso comune e che si arrivi ad una regolamentazione ufficiale.

L'iniziativa ha avuto il via nel maggio 2010 ed ha visto l'adesione di 7 società che hanno attuato questi accorgimenti in:

- 11 gare di esordienti
- 3 di allievi
- 1 di juniores.

I commenti di organizzatori, atleti e famiglie sono stati più che positivi; i numeri dicono che è un progetto assolutamente REALIZZABILE. I costi aggiuntivi sono limitati all'eventuale compenso suppletivo al medico ed all'ambulanza per 1 ora in più (spesso questo onere aggiuntivo non è neppure richiesto!).

Quindi ciò che serve veramente è la VOLONTÀ.

Le Istituzioni, dal Presidente Di Rocco al Dott. Soragni (Presidente della Commissione Nazionale Sicurezza e Direttori di Corsa), sono state favorevolmente colpite da questo progetto, quindi la speranza dei promotori è che venga presto presa in considerazione l'ipotesi di una regolamentazione.

Fabio Tondelli è disponibile personalmente per ulteriori informazioni al riguardo ed è contattabile al seguente indirizzo email: fabiotondelli@yahoo.it

Ha preso poi la parola **Adriano Dini**, moto staffetta, scorta tecnica, radio-corsa e regolatore, che ha trattato il tema delle frequenze radio.

In maniera sintetica e precisa ha illustrato la situazione attuale che – inidonea a fornire un servizio efficiente – già dagli anni '90 è oggetto di richieste agli enti competenti.

In particolare oggi si lavora legalmente in campo sportivo dilettantistico con:

- 2 canali CB sul 26 MHZ
- 4 canali CB sul 43 MHZ

Le frequenze VHF (che, ha ricordato Dini, sono frequenze commerciali) hanno costi elevatissimi che se sostenuti andrebbero a ricadere inevitabilmente sugli organizzatori.

La richiesta è quindi semplice: si chiede la disponibilità di un maggior numero di frequenze VHF (5/6) utilizzabili su scala nazionale a costi accessibili. Per arrivare a ciò è necessario che la FCI si interfacci con il Ministero delle Telecomunicazioni, titolare delle concessioni.

Con la situazione attuale si riesce a garantire la copertura di 3 - 4 minuti di corsa; allo stato attuale, quindi, come può un Direttore di Corsa collegarsi con i suoi uomini dislocati nei vari punti del percorso?

Anche il problema delle frequenze radio, quindi, inficia fortemente la sicurezza in gara.

Inoltre, Dini ha sottolineato la necessità che tutti i services impegnati in una gara siano collegati tra loro in doppia frequenza, così che le conversazioni possano essere sempre in tempo reale e sempre recepite solo dal destinatario e non da tutta la carovana. Tutta la carovana deve ricevere solo il service di Radio informazioni.

Terminate le relazioni da parte dei promotori dell'incontro, è stato il turno della platea.

Il primo ad intervenire è stato **Egiziano Villani**, moto staffetta, scorta tecnica, membro del gruppo ASD Motociclisti Pistoiesi O.Ci.P. di Pistoia, che da 28 anni presta il proprio servizio in favore della sicurezza in gara.

Una doverosa precisazione iniziale: pur essendo un componente del Comitato regionale FCI della Toscana, Villani interviene a titolo personale e del suo Team.

Ha iniziato il suo intervento rammaricandosi per l'assenza dei vertici della FCI, presenti invece 15 giorni prima ad una riunione tenutasi a Valenza Po (AL) ed avente ad oggetto ugualmente la sicurezza.

A giudizio di Villani si sono perse due buone occasioni: a Valenza perché – pur presenti le massime Istituzioni – non si sono ottenute risposte concrete, si sono ascoltati solo discorsi politici ma non calati nella concretezza; a Carrara perché, presenti i tecnici, non sono presenti le Istituzioni.

A proposito delle piste ciclabili, di cui spesso si parla, il giudizio di Villani è negativo se esse sono pensate come soluzione per il ciclismo agonistico: il ciclismo deve rimanere sulla strada; le piste ciclabili sono adatte per le passeggiate, per i cittadini ma non per gli atleti.

A proposito del divieto di utilizzo delle radioline, concorda con chi ha accolto negativamente questa novità in quanto, in questo modo, si penalizza la sicurezza in corsa.

La parola chiave in tema di sicurezza è, per Villani: PREVENZIONE, che si ottiene con INFORMAZIONE e FORMAZIONE.

INFORMAZIONE: è necessario che il cittadino comune, l'utente della strada capisca cosa vuol dire "Inizio gara ciclistica". Per questo, ha suggerito, si facciano delle campagne informative, degli spot durante i grandi eventi sportivi (quale miglior occasione del Giro d'Italia?). Con le "Pubblicità Progresso" si riuscirà ad arrivare a tante persone a costi bassi. Internet, che è un veicolo immediato e importante per questo scopo, purtroppo non basta, bisogna coinvolgere la TV e la carta stampata.

FORMAZIONE: è indispensabile che sia rivolta a tutti, a partire dai DS che sono coloro che devono trasmettere le prime nozioni di sicurezza ai corridori. Sono i primi che devono sapere come ci si muove all'interno del rettangolo di gara in movimento delimitato dai cartelli di "INIZIO" e "FINE" gara ciclistica.

Allo stesso modo la formazione è indispensabile per le scorte tecniche e per le moto staffette (anche se, a questo proposito, si è rammaricato a proposito del CD divulgativo che la FCI ha predisposto in materia di staffette e scorte tecniche, a suo giudizio, ricco di errori), nonché per le Forze dell'Ordine che scortano una gara ciclistica.

Ma la formazione deve essere rivolta anche ai formatori, in particolare agli istruttori delle Autoscuole che spesso, troppo spesso, non conoscono l'art. 9 del Codice della Strada (l'articolo che spiega la movimentazione all'interno del rettangolo di gara e le figure che hanno titolo per operarvi all'interno).

Occorre sensibilizzare i cittadini, occorre spiegare loro che se si forza un blocco si infrange un ordinanza prefettizia ed il Prefetto è – come tutti dovrebbero sapere – espressione dello Stato sul territorio.

Se si riesce a far passare questi messaggi, si è sulla buona strada. Ma come in tutte le cose, serve la volontà.

A proposito dell'intervento di Villani fatto a titolo personale, ha poi preso la parola **Andrea Peschi** che esprime il suo rammarico per l'assenza del Comitato regionale FCI della Toscana che starebbe istituendo – notizia ufficioso – proprio una Commissione regionale in tema di Sicurezza e che quindi avrebbe potuto cogliere questa occasione per illustrare l'iniziativa.

La parola è passata poi a **Luca Asteggiano**, Direttore di Organizzazione, esponente del Centro Studi Federale nonché Responsabile per la Regione Piemonte dei Direttori di Corsa.

Ha espresso innanzitutto la massima condivisione al progetto che "Più sicurezza nelle Gare Ciclistiche" sta portando avanti con tanta passione, dando la massima disponibilità a tutte le possibili future occasioni di incontro.

A proposito di formazione, di cui in precedenza si è parlato, Asteggiano ha riferito che a partire dal prossimo 2011 tutta l'attività formativa federale sarà gestita in maniera univoca dal CENTRO STUDI (proprio per questo motivo, in questi giorni si stanno formando i docenti che saranno incaricati delle attività didattiche). La creazione di équipes formative multidisciplinari consentirà di dare informazioni al tempo stesso univoche e complete, facendo in modo che le diverse componenti del ciclismo "parlino la stessa lingua". In questo modo si faciliteranno le comunicazioni e la collaborazione tra le diverse figure professionali che avranno ricevuto strumenti operativi omogenei.

Ha poi riferito di aver partecipato ad una riunione svoltasi la settimana precedente con i Presidenti di Giuria Nazionali. In quella occasione, alla presenza – tra gli altri – del Sig. Fioritto e del Sig. Minervino della Struttura Tecnica Nazionale, si è parlato delle Norme attuative 2011.

Alcuni aspetti – a giudizio di Asteggiano – non favoriscono la sicurezza, come ad esempio l'ammettere al sorteggio delle vetture al seguito anche i pulmini ed i SUV (autorizzandoli di fatto ad operare in coda al gruppo come qualsiasi altra ammiraglia).

Ha sottolineato come qualche cosa si stia muovendo anche in senso positivo: ad esempio le norme attuative prevedono l'obbligatorietà di indossare il casco dal momento in cui l'atleta applica il numero dorsale.

Altro aspetto positivo è la codificazione del briefing dopo corsa tra collegio di giuria ed organizzazione nel corso del quale verrà redatto un documento (rapporto di corsa) che verrà trasmesso alla Struttura Tecnica Nazionale e che verrà utilizzato come promemoria per le approvazioni future (questo documento, condiviso e sottoscritto, evidenzierà le eventuali carenze organizzative - senza che ciò comporti una sanzione - e servirà per verificare se la società ha attuato i correttivi suggeriti prima di concedere l'approvazione per l'edizione successiva).

Il rammarico più grande è che ancora troppo spesso queste norme regolamentari richiedano deroghe; se forse si ponesse maggiore attenzione nello stenderle non si dovrebbe poi ricorrere allo strumento della deroga che - di fronte ad un incidente - crea problemi di responsabilità. Per questo Asteggiano ha auspicato che la stesura dei regolamenti e delle norme a corollario avvenga alla presenza di tecnici competenti per materia e che questi possano dire la loro con la pretesa che venga tenuto in conto.

A seguito dell'intervento di Asteggiano, prende brevemente la parola **Andrea Peschi**, per auspicare che ci sia un indirizzo federale ufficiale verso i Direttori Sportivi affinché questi - residenti ed operanti in Italia - conseguano una tessera nel nostro Paese, dove per fare ciò - a differenza di altri Stati più lassisti da questo punto di vista - è necessario seguire un serio corso di formazione e superare un esame.

E' poi arrivato il momento della **Sig.ra Luisa Bianchi**, coordinatrice del Co.Mo.St. (organismo che unisce al suo interno moto staffette, scorte tecniche ed ASA), nonché organizzatrice di gare ciclistiche (prevalentemente Gran Fondo).

Con la sua presenza e con il suo intervento ha voluto sottolineare come l'obiettivo di "Più Sicurezza nelle Gare Ciclistiche" e del Co.Mo.St. sia lo stesso e cioè aumentare la sicurezza per i ciclisti.

Si è parlato molto, tanto ed ora è giunto il momento di far seguire alle parole i fatti.

Come responsabile di un movimento che riunisce staffette e scorte tecniche, la Sig.ra Bianchi ha posto l'accento sulla riconoscibilità delle scorte tecniche.

Il fatto che l'utenza della strada non sia sensibile alle intimazioni di stop di queste figure è dovuto principalmente al fatto che la gente non le conosce né le riconosce.

Per far sì che ciò avvenga è necessario che ci si presenti con un equipaggiamento univoco, uguale tutte le domeniche e dal Piemonte al Trentino alla Sicilia.

Avere lo stesso giubbino, il casco dello stesso colore, le stesse scritte (per altro come previsto dal disciplinare della scorta tecnica), magari utilizzare manicotti fosforescenti - che facilitano l'avvistamento da lontano e costano 11 euro soltanto - dà all'utente della strada un messaggio univoco e chiaro.

Allo stesso modo limitare l'uso della paletta alla sola scorta tecnica (e non alla moto staffetta) o al personale ASA preposto al presidio di un incrocio; questo consentirà alla paletta stessa di acquisire nuovamente quel significato forte che oggi, per l'abuso che se ne è fatto, ha perso.

Luisa Bianchi ha poi esposto alcune iniziative che il Co.Mo.St. ha mosso a livello istituzionale. In particolare ha chiesto al Ministero degli Interni di poter intervenire nella selezione delle domande d'esame per il conseguimento della qualifica di Scorta Tecnica (ha ricordato tra l'altro che l'abilitazione va rinnovata ogni 5 anni, visto che qualcuno tende a "dimenticarlo"), domande che oggi non appurano l'idoneità a svolgere la mansione (si chiedono cose inutili tralasciando aspetti ben più fondamentali).

In quanto organizzatrice si è recentemente trovata a discutere di costi con altre società ciclistiche ed ha rilevato come il continuo aumento delle tasse federali sottragga fondi per la sicurezza (vi sono società che risparmiano sul numero delle scorte tecniche ... fino a che non capiterà nulla).

Ha concordato con chi prima di lei ha detto che le piste ciclabili non sono adatte per l'attività ciclistica sportiva.

Per finire ha evidenziato come il Co.Mo.St. sia altresì attivo nelle scuole ove fa attività di formazione rivolta ai ragazzi diffondendo, tra le altre cose, la conoscenza di un volantino che spiega cos'è e che compiti ha la scorta tecnica.

In relazione all'intervento della Sig.ra Bianchi, ha ripreso la parola **Delphine Brunel**, la quale ha puntualizzato alcuni aspetti:

- Il fatto che gli utenti della strada non si fermano alle indicazioni di stop delle scorte tecniche è purtroppo vero, così come è vero che la causa di ciò discende dalla non conoscenza di queste figure; è quindi giunto il momento, ha affermato, che gli automobilisti conoscano le responsabilità che si assumono nel disattendere all'alt della scorta tecnica;
- Quando si dice che le alte tasse federali sottraggono risorse economiche alla sicurezza non si pensi solo alle scorte tecniche ma anche a quelle situazioni in cui le vetture ufficiali in corsa vengono affidate non ad autisti professionisti ma a volenterosi piloti improvvisati molto spesso non preparati a guidare in mezzo ad un gruppo di 200 ciclisti;
- Il sospetto è che parte di chi decide in materia di ciclismo stia troppo spesso chiuso in un ufficio senza aver consapevolezza di cosa sia realmente una corsa.

La parola è poi andata a **Leonardo Levati**, appassionato ed esperto di ciclismo, ex dirigente, Direttore sportivo. Il suo intervento si è aperto dichiarando ancora una volta il suo entusiasmo per l'iniziativa di "Più Sicurezza nelle Gare Ciclistiche" a cui ha fatto da contraltare il rammarico per l'assenza dei vertici regionali e nazionali della FCI.

Ha sottolineato criticamente le mancanze istituzionali in tema di sicurezza, affermando di non sentirsi rappresentato da una Federazione che non cura quella che è la sua forza, ovvero gli atleti e la loro sicurezza. A suo giudizio si disperdono forze e risorse inutilmente senza però creare ed attirare nuovi atleti.

A giudizio di Levati, il futuro del ciclismo sarà non tanto la pista ciclabile quanto il ciclodromo (anche di lunghezze considerevoli 5/6 km), dove gli atleti possano allenarsi e competere in sicurezza.

La Commissione Nazionale Sicurezza, recentemente fusasi con quella dei Direttori di corsa, è ancora e da troppo tempo inattiva: dobbiamo pretendere da questo tipo di struttura dei fatti.

Riunioni come quella odierna e come quelle che ci sono state in passato, devono servire per raccogliere in maniera organica e strutturata i temi emersi così da presentarli a chi può dare risposte ed esigere queste risposte. E' un dovere presentare istanze ed è un diritto essere ascoltati, così come un diritto è la sicurezza.

A questo proposito è intervenuto **Adriano Dini**, il quale ha chiesto a Levati quale azioni si potrebbero fare oltre a quelle che si sono fatte fino ad oggi (riunioni verbalizzate e relativi resoconti trasmessi a tutte le Istituzioni).

Levati propone di raccogliere i dati emersi e di trasformarli in proposte concrete, in soluzioni fattibili: a quel punto – presentati alle Istituzioni federali – si pretenda da queste delle risposte.

In merito all'affermazione di Levati di non sentirsi rappresentato dalla Federazione Ciclistica, ha preso la parola **Delphine Brunel**: è consapevole che la FCI potrebbe fare di più ma lei sente profondamente di farne parte e ci tiene ad affermare ciò con forza.

Questo non significa un avere un atteggiamento di rassegnazione: la determinazione e la volontà che i tre promotori di "Più Sicurezza nelle Gare Ciclistiche" hanno ed hanno sempre avuto non devono mai essere messe in dubbio.

Il loro approccio pacato, ha proseguito Brunel, rimarrà tale in funzione delle risposte che si otterranno. Ha inoltre assicurato che tutto ciò che si è detto nel corso di questi mesi verrà trasformato in una proposta scritta e chiara che verrà presentata alle Istituzioni federali.

E' stato poi il momento di **Claudio Romanò**, Direttore di Organizzazione nonché responsabile per la Lombardia dei Direttori di Corsa, che però – come altri prima di lui - è intervenuto a titolo personale. Ha toccato alcuni punti già affrontati nel corso della riunione proponendo soluzioni alternative o sposando quelle già emerse.

In relazione alla diffusione dell'art. 9 del codice della strada – attività che ritiene indispensabile per la sicurezza – propone di utilizzare i pannelli variabili autostradali o quelli dei comuni in prossimità di un evento sportivo. In questo modo a costo zero si riuscirebbero ad informare un elevato numero di cittadini sul comportamento da tenere incontrando una manifestazione ciclistica.

Concorda, per esperienza personale, sul fatto che gli istruttori delle autoscuole siano assolutamente carenti in tema di art. 9, pertanto come pretendere che possano formare dei buoni utenti della strada se loro stessi non sanno di cosa si stia parlando?

Altrettanto valida è la soluzione delle Pubblicità Progresso per diffondere il messaggio, la cultura della sicurezza. Così facendo si sarebbero risolti almeno la metà dei problemi.

Si è detto d'accordo con chi ha avvertito la decisione dell'UCI di vietare l'uso delle radioline: in questo modo si è dato un colpo pesante alla causa della sicurezza.

Ha molto apprezzato il progetto della "Zona Nicolò" che, ha ammesso con onestà, non conosceva fino ad oggi.

Ha richiamato i Direttori Sportivi ad una maggiore responsabilità quando in sede di riunione pre-gara vengono date loro informazioni relative alla sicurezza della gara che andranno a breve ad affrontare (troppo spesso si dimostrano solo interessati al sorteggio della posizione in carovana).

Il microfono è quindi passato a **Claudio De Angeli**, organizzatore ed ex presidente del Comitato provinciale FCI di Pisa. Come altri prima di lui, ha espresso il proprio rammarico per l'assenza di rappresentanti del Comitato regionale FCI della Toscana, che in via informale ha comunicato l'intenzione di istituire una Commissione Sicurezza a livello regionale e che quindi avrebbe potuto presentare ufficialmente in questa sede.

Ha quindi comunicato all'assemblea che sono state accettate le sue dimissioni da componente della Commissione Nazionale Sicurezza (ora unitasi, come detto in precedenza, con quella dei Direttori di Corsa) a cui ha formulato i migliori auspici per un buon e fruttifero lavoro, augurandosi che divenga il fulcro, il megafono di quelle proposte che sono uscite e che usciranno da questi incontri.

Si è complimentato con i tre promotori di "Più Sicurezza nelle Gare Ciclistiche" perché è anche per merito loro se il tema della sicurezza è finalmente salito agli onori delle cronache; è anche per merito loro se due settimane prima a Valenza Po, il Comitato provinciale FCI di Alessandria ha potuto organizzare un convegno alla presenza delle massime istituzioni politiche, civili e sportive.

Come organizzatore, quale lui è, ha potuto constatare come la pesante crisi economica che ha investito il nostro Paese abbia fatto sparire molte delle risorse economiche destinate alle corse ciclistiche in generale e alla sicurezza in particolare.

Come organizzatore, estraneo alla logica della politica sportiva, si sente in dovere di fare proposte ed anche richieste. E' necessaria, ha affermato De Angeli, una modifica dell'art.9 che consenta alle vetture delle società di accompagnare durante gli allenamenti i ragazzi utilizzando segnalatori sonori e/o luminosi che permettano di avvertire gli altri automobilisti della presenza degli atleti sulla strada (fino ad oggi, comportamenti di questo genere sono sanzionabili).

Ha riferito di uno studio economico fatto considerando le gare da lui organizzate per capire quanto incidano sul totale dei costi quelli destinati per la sicurezza e da questo è emerso che:

- nella la Pisa-Livorno (gara regionale Juniores) i costi per la sicurezza hanno un incidenza del 28,33%;
- nel Giro delle Province Toscane (gara nazionale a tappe Juniores) incidono per il 19,27%;
- nel Giro delle due Province (gara regionale Elite e Under) incidono per il 17,26%.

Sarebbe auspicabile che altri organizzatori effettuassero questo studio e che la stessa Commissione Nazionale Sicurezza creasse un database in relazione ai risultati o in sua vece varrebbe la pena che si occupassero di ciò i singoli Comitati Regionali.

Un organizzatore, al fine di predisporre le idonee misure di sicurezza, deve conoscere a memoria il percorso della gara che sta organizzando; la scelta di strade sicure e la conoscenza delle stesse – fatta salva l'imponderabilità – riduce al minimo la possibilità di incidenti. Sarebbe bene, sostiene De Angeli, che l'organizzatore (che agisce come un manager d'azienda) coinvolgesse in questa fase il Direttore di Corsa.

L'Italia, ha continuato, è un Paese di grandi organizzatori; sarebbe perciò auspicabile che venissero promossi degli incontri tra questi ed i piccoli organizzatori locali: sarebbe di giovamento per innalzare la mediocrità in cui spesso si cade.

Una considerazione amara: i giudici di gara al termine del loro servizio stilano un verbale, pertanto – viste direttamente alcune gare – o i giudici non scrivono il vero oppure nessuno né tiene conto. Se si monitorassero bene le corse, prescindendo dalle logiche strettamente elettorali, alcune gare sarebbero già sparite da tempo. Questo conferma, ha sostenuto ancora De Angeli, che molti dei problemi del ciclismo derivano dall'incapacità di alcuni dirigenti.

Così come, purtroppo, ci sono ancora troppi Direttori di Corsa non all'altezza.

Ha concordato con chi ha proposto l'utilizzo delle TV di stato e commerciali per la diffusione di spot che informino l'utenza della strada.

Ha concluso il suo intervento con un vivo e sincero ringraziamento al Dott. Riccardo Nencini, presidente del Comitato Regionale Toscano, al quale ha rinnovato la massima stima per l'opera che sta svolgendo per il ciclismo.

Giunti quasi al termine della giornata, Andrea Peschi ha dato la parola al **Dott. Andreazzoli** per alcune repliche.

Il tema della sicurezza, ha sostenuto, deve essere allargato: non lo si limiti al solo momento della gara ma lo si estenda anche agli altri giorni della settimana, lo si estenda al momento dell'allenamento quando l'atleta è decisamente meno protetto.

Il problema del traffico è fondamentale per chi vuole svolgere questa attività, allora – ha affermato il Dott. Andreazzoli – ben vengano le piste ciclabili, gli anelli e ciclodromi. Sono soluzioni essenziali per poter nuovamente raccogliere la fiducia dei genitori e far sì che tornino ad affidare i loro ragazzi alle società ciclistiche.

In altre nazioni ove la cultura ciclistica è diffusa nel tessuto sociale ben più che in Italia (si pensi all'Olanda o al Belgio dove ci si sposta in bicicletta) ci si allena sulle piste ciclabili; quindi sono destinate a diventare una realtà con cui confrontarci.

Tralasciando il discorso delle radioline, di cui si è ampiamente discusso, sempre in tema di sicurezza il Dott. Andreazzoli conclude ponendo una domanda provocatoria ma molto significativa: è sicurezza fissare degli arrivi su "piste da sci" (si pensi a Plan de Corones)? O su percorsi sterrati? E' il business la logica che purtroppo ci governa.

Andrea Peschi sollecita e solletica il Presidente del Comitato Provinciale con questa proposta: sarebbe un moto d'orgoglio per tutti se la Provincia di Massa Carrara fosse la prima in Toscana ad attuare la "Zona Nicolò".

L'ultimo intervento della giornata, prima dei saluti finali, è stato quello di **Valeria Laguzzi**, Giudice di Gara Nazionale, interprete radio-corsa, che ha affrontato alcuni argomenti rispetto alla sua esperienza personale maturata in anni di corse ciclistiche.

Anche i Giudici di Gara sono sensibili al tema sicurezza, infatti questo argomento è stato uno degli oggetti di una riunione tenutasi la settimana precedente; nella stagione che inizierà i Presidenti di Giuria saranno molto attenti nell'affrontare il discorso durante la riunione tecnica con i Direttori Sportivi. Per questo motivo ha auspicato un maggior senso di responsabilità dei DS che troppo spesso affrontano frettolosamente questa riunione pre-gara, senza prestare attenzione a ciò che viene loro detto perché troppo presi da ciò che li aspetta.

In merito alle radioline, il suo parere personale è che non sia un bene averle vietate. Dati per scontati i vantaggi per la sicurezza che ne deriverebbero dall'uso, egoisticamente l'utilizzo eviterebbe un eccessivo via vai in coda al gruppo ove il Presidente di Giuria in genere si trova ad operare.

Per la stessa ragione un efficiente ed efficace collegamento radio tra Giuria e Direzione di Corsa consente una risoluzione tempestiva di ogni malaugurato accadimento imprevisto che si verifichi durante lo svolgimento della corsa. Un cattivo funzionamento dei collegamenti radio costringe ad una movimentazione eccessiva degli automezzi tecnici che certo non giova né alla sicurezza né al controllo sportivo della gara.

Per esperienza personale (diretta e negativa) ha verificato quanto sia importante la figura di un'autista qualificato e professionale. Ha concordato pertanto con chi prima di lei (Delphine Brunel) ha espresso rammarico nel vedere come i tagli alla sicurezza si riflettano in tagli alla professionalità.

Per finire ha auspicato un maggior senso di collaborazione da parte di alcuni organizzatori che nel momento del briefing finale a fronte di consigli e suggerimenti dati con l'obiettivo di far migliorare la corsa per le future edizioni si trincerano dietro atteggiamenti superficiali o ancor peggio ostili.

Alle ore 18.00, ultimati tutti gli interventi, **Andrea Peschi** ha avuto l'onere di chiudere la riunione salutando e ringraziando ancora una volta tutti i presenti ed auspicando una maggiore coesione delle varie forze e dei vari services che operano nel ciclismo così da dare maggior forza alle proposte che verranno formulate.