

26° edizione **il Giorno della SCORTA**

Con il Patrocinio di



Camera dei Deputati



Comune di Bologna



ASAPS
Associazione Sportivisti Amici Polizia Stradale



PREMIO ²⁶ SICUREZZA

9^a edizione
"Ambasciatore della sicurezza"

ORGANIZZATO DAL
G. S. PROGETTI SCORTA
PER LA PROMOZIONE DEL
CICLISMO SU STRADA

26 domenica
novembre
ore 9,30

Bologna Palazzo delle Federazioni - CONI
Via Trattati Comunitari Europei, 7

CON LA COLLABORAZIONE DI

tutto
BICI

TUTTOBICI **WEB**.it

IL SITO DI RIFERIMENTO DEL CICLISMO ITALIANO



9,45

Apertura lavori

saluto ai partecipanti
presentazione degli ospiti

10,00

La migliore sicurezza

interventi, contributi e proposte

11,30

Premi e riconoscimenti

11,45

Nomina

"Ambasciatore della Sicurezza"

12,00

"Premio Sicurezza 2017"

12,45

Buffet

Conduce **Pier Augusto Stagi**
Direttore tuttoBICI e tuttobici web.it

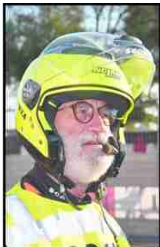


«Tutto va ben, madama la marchesa ...»

Era una filastrocca, una canzonetta importata dalla Francia da Nunzio Filogamo, il presentatore di successo delle prime edizioni del Festival di Sanremo. «Miei cari amici vicini e lontani...», vi dice niente? Era la sua locuzione, il suo preambolo, il suo modo elegante di dare il benvenuto e presentarsi in pubblico all'epoca della radio, e prima dell'avvento della tivù. Cosa c'entra «Tutto va ben, madama la marchesa»? La storiella è degli Anni Trenta e narra di una marchesa che lascia il suo castello e va a godersi la vita parigina. Va ma non dimentica i suoi interessi e, quindi, di tanto in tanto telefona al fido Battista per

chiedere notizie di come stanno procedendo le cose. Battista puntuale come tutti i Battista, risponde che «tutto va ben». Tranne che la sua adorata cavallina è morta, che le stalle sono andate in fiamme, che un'ala del castello non c'è più, che il marchese per la disperazione si è ammazzato, e che la signora marchesa è praticamente rovinata. Ma, a parte questo, «tutto va ben, madama la marchesa». Questo per dire che la stagione da poco andata in letargo e passata agli annali, alla fine è stata clemente, piuttosto buona sotto l'aspetto agonistico. Di sicurezza, quella che a noi sta a cuore, rispetto a qualche anno di estrema emergenza, ce n'è stata di più in tutto il mondo. In Italia si fa scuola, su questo non ci sono dubbi. Abbiamo tanti difetti, ma in materia siamo sicuramente avanti rispetto a tanti altri e, per certi versi, da prendere ad esempio. Non siamo un esempio in tema di bici e mobilità. Visto che siamo un Paese distratto, maleducato nel vero senso della parola. Quest'anno piangiamo Michele Scarponi e le tante vittime della strada e della negligenza: della superficialità. Noi possiamo vantare il triste record europeo di numero di automobili circolanti - 608 auto ogni mille abitanti - e di numero di telefonini - 109 cellulari ogni 100 abitanti. Una miscela micidiale per la sicurezza dei ciclisti. Nel 2016, dati Istat, sono morti in strada per incidenti 338 ciclisti. Uno ogni 26 ore. Questo è il dato più alto in Europa. E l'utilizzo dei telefonini alla guida è diventato uno dei principali motivi di incidenti mortali, e non è un caso che siano allo studio alla Camera modifiche importanti per il Codice della Strada, che prevedono un innalzamento delle sanzioni per chi è sorpreso alla guida con il cellulare e il ritiro prolungato della patente. Insomma, in corsa, alla fine, questo 2017 è stato tutto sommato accettabile. Meno drammatico di qualche anno fa, quando i corridoi venivano tirati sotto come birilli anche da macchine o moto dell'organizzazione al seguito. Però ci sono troppi ciclisti, professionisti e non, che hanno perso la vita, o la vita se la sono vista rovinata per sempre. Il concetto è sempre lo stesso: guai abbassare la guardia. Guai pensare di essere ormai al sicuro in materia di sicurezza. Faremmo la fine del Battista che, goffamente, tra un disastro e l'altro, con laconico incedere a domanda risponde che «Tutto va ben, madama la marchesa».

Pier Augusto Stagi



ECCOCI

Silvano Antonelli
Presidente G.S. Progetti Scorta

UN BEL TRAGUARDO

Giorgio Dattaro
Presidente CRER FCI



Una stagione è passata. Migliore o peggiore di quella precedente? Difficile dirlo. Per noi è stata semplicemente una stagione di grande impegno, spinti sempre dalla convinzione che per la sicurezza l'importante è "seminare", provare a fare qualcosa, di tracciare un esempio, magari nuovo, lasciando al tempo la qualità del raccolto.

Per un comune mortale a ventisei anni si è nel pieno dell'efficienza e così penso sia anche per il G.S. Progetti Scorta, in questo lungo percorso dedicato al mondo del ciclismo con impegno, passione ed anche tanta professionalità, professionalità cresciuta nel tempo in modo esponenziale. E' stato raggiunto di certo un bel traguardo da



Un po' come andare in bici, dove occorre pedalare anche solo per restare in equilibrio. Abbiamo fatto quello che era nelle nostre possibilità: lezioni di sicurezza, incontri formativi, presenze in TV, articoli su siti e riviste specializzate, la scorta a 118 gare. Abbiamo proposto ed organizzato il Convegno "Istituzioni & Ciclismo" perché sentivamo l'intimo desiderio di celebrare la collaborazione tra Polizia Stradale e Federazione Ciclistica Italiana, 20 anni dopo la storica circolare del Ministero dell'Interno che introduceva la sospensione temporanea del traffico in occasione del transito delle gare ciclistiche. Una autentica pietra miliare. Poi, per la 26ª volta, eccoci a proporre "il Giorno della Scorta", per dare voce ai temi della sicurezza, visibilità ai suoi artefici, udienza alle proposte, merito ai volontari, premi ai suoi migliori protagonisti. Avremmo desiderato una stagione di festa per tutti, ma che così non è stato per colpa di eventi occorsi durante gli allenamenti, condizione fragile del nostro sport. La tragica fine di Scarponi, della triatleta Viellehner e dell'ex campione di moto Hayden, ha riempito le cronache e scatenato proposte di ogni genere delle quali, però, nessuna ha ottenuto un sedimento concreto, tanto meno a livello di Codice della Strada. Ritrovarci a Bologna per "il Giorno della Scorta", è un impegno per accorciare la strada tra le parole e i fatti. E' un modo per "fare squadra", ciascuno con la propria sensibilità, la propria esperienza, la propria responsabilità, uniti dalla voglia di fare meglio per il bene del nostro ciclismo e dei giovani ai quali lo andiamo proponendo. Orgogliosi comunque di quello che abbiamo saputo realizzare fin qui. Siate i benvenuti.



parte del Gruppo, ma allo stesso tempo anche da parte di tutto il movimento ciclistico Regionale e Nazionale, perché quando il tema è la sicurezza di chi opera in gara, ed in particolare quella dei "nostri" ragazzi, non possiamo che plaudire alle iniziative e trovarci tutti d'accordo. L'auspicio è che l'edizione dei ventisei anni, coincidente col settantesimo della fondazione della Polizia Stradale, oltre ad essere di sprone ad ulteriori e migliori soluzioni per la sicurezza nelle gare e negli allenamenti, contribuisca a mettere anche le nostre esperienze, particolarmente positive, al servizio di quanti, nella vita di tutti i giorni, scelgono la bicicletta come sano ed ecologico mezzo di trasporto. E' con questo pensiero che auguro al Gruppo Progetti Scorta ed al nostro sport, una "sicurezza" di futuro.



Ranieri s.r.l.

Lavorazioni meccaniche conto terzi a controllo numerico

Bertinoro (FC)

Via Tratturo n.416 Tel. 0543 448126

www.torneriaranieri.com

info@torneriaranieri.com



DOMENICA 20 MAGGIO 2018

APERTURA ISCRIZIONI martedì 7 novembre 2017

Per iscrizioni, informazioni e news: www.novecolli.it

Regioni/Compartimenti Polizia Stradale	scorte tecniche	A.S.A
ABRUZZO e MOLISE	43	110
CALABRIA	2	0
CAMPANIA e BASILICATA	37	0
EMILIA-ROMAGNA	162	838
FRIULI VENEZIA GIULIA	116	0
LAZIO ed UMBRIA	136	350
LIGURIA	77	39
LOMBARDIA	321	313
MARCHE	75	252
PIEMONTE e V. D'AOSTA	151	214
PUGLIA	28	39
TOSCANA	203	885
SARDEGNA	23	0
SICILIA	24	0
TRENTINO A.A. (+ Belluno)	33	317
VENETO (escluso Belluno)	143	861
TOTALI NAZIONALI	1.574	4.218

Dati aggiornati al 31.8.2017
concessi dal Ministero dell'Interno

La riorganizzazione dei Compartimenti di Polizia Stradale non consente più una comparazione speculare con i dati degli anni precedenti. Il Molise viene accorpato all'Abruzzo, la Basilicata alla Campania, l'Umbria al Lazio, Belluno passa dal Compartimento del Veneto a quello del Trentino Alto Adige. Utile quindi pubblicare soltanto i dati del 2017, con l'aggiunta di alcune note indicative delle linee di tendenza, a consumo degli addetti ai lavori. Nel 2017 le scorte tecniche incrementano del 5,7% sull'anno precedente: il Friuli V.G. raddoppia, il Trentino A.A. dimezza, più o meno stabili le altre regioni. Un segnale di risveglio, dopo quattro anni consecutivi di flessione. Di segno opposto i dati ASA: meno 11% sul 2016, a testimonianza di una tendenza negativa, apparentemente irreversibile, assai lontana dalle 7.644 unità del 2013. Una parziale sconfessione di questa figura, con contrazioni significative nel Veneto e nelle Marche, dove gli ASA calano del 35% in un solo anno, esattamente quanto invece cresce la Toscana. Deludente che, ben cinque regioni, abbiano letteralmente scelto di ignorare questa figura.




shop

factory

assistenza

Via S.Martino 1/A - 48020 - S. Agata sul Santerno (RA)
Tel. 0545 45162 - www.somec.com



STUDIO LEGALE
Avvocato
Salami
FORO DI RAVENNA

STUDIO LEGALE
AVVOCATO

Celestino Salami

Via Quarantola n.3 - 48022 Lugo (RA)
Tel. 0545.31.921 - Fax 0545.90.94.33

www.celestinosalami.it
info@celestinosalami.it



UNA MANO

Pier Augusto Stagi

5

STRADALE NELLA STORIA

70 anni dalla fondazione



Più che la lingua, una mano. Basterebbe una mano. Sarebbe perlomeno bastata una mano. Sarebbe stata sufficiente, se non necessaria e provvidenziale come una carezza. Una mano, per segnalare un pericolo, per mettere in guardia i propri compagni di squadra e gli avversari, perché così si fa da sempre tra appassionati, amatori e professionisti. Una mano, per evitare il peggio, per eludere brutti imprevisti, escludere impatti, botti, sbrotti e strappi. Corridori che viaggiano via veloci, sulle strade del Giro, verso il Blockhaus: a blocco. Che poi vuol dire a tutta, a manetta, ventre a terra, fin che si hanno gambe, fin che si ha fiato e fin che ce n'è. Una mano, non per offendere, ma difendere: l'incolumità di tutti. Il gruppo che ondeggia, danza e balla, svolta e tira. A bordo strada, quasi nell'erba, una moto staffetta della Polstrada, gli angeli del ciclismo, che si

Per felice causalità, la 26ª edizione del Giorno della Scorta, coincide esattamente col 70° anniversario della fondazione della Polizia Stradale, avvenuta il 26 novembre 1947. La sue origini risalgono a molto prima, al 1928, quando nasce con il nome "Milizia della Strada", come specialità della "Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale", per assumere, nel 1932, in seguito all'ordinamento del Corpo, la denominazione di "Milizia Nazionale della Strada". Con l'epilogo della seconda guerra mondiale cade il fascismo, la monarchia, nasce la Repubblica. I primi anni postbellici sono di grande confusione per l'intero Paese. La Polizia, come tutti gli altri Corpi militari, dove fare i conti con lo sbandone che colpisce l'Italia. La Stradale in questo periodo, per il servizio di pattuglia e di soccorso, utilizza le jeep abbandonate dagli alleati; impiega moto



vanno ad aggiungere ad un esercito di persone che pensano all'incolumità dei corridori, anche se questa volta – 14 maggio 2017 – sono proprio loro i primi a chiudere entrambi gli occhi e a sfidare il fato. Sarebbe bastata una mano, alzata da un corridore della Sunweb, la formazione di Dumoulin, che poi qualche settimana più tardi sarebbe andato a vincere a Milano il Giro d'Italia ma senza Wilko Kelderman, che in quella Montenero di Bisaccia-Blockhaus ci rimette il dito di una mano, per il rovinoso impatto contro la moto della Polstrada incolpevolmente ferma sul ciglio della strada. Sarebbe bastata una mano, ad indicare il pericolo, una presenza, un ostacolo facilmente superabile, raggiungibile ed evitabile. Invece la botta, il botto e le botte. Prima le stelle e poi le polemiche, spente in un amen dagli stessi corridori, dagli stessi direttori sportivi e dai loro team manager. Una mano. Sarebbe bastata una mano, per mettere in allerta tutti: dal primo all'ultimo. Senza polemiche, senza rancori, da chiudere semplicemente, come del resto è avvenuto: con una stretta di mano.

diverse recuperate tra i residui post-bellici; indossa divise a volte con segni diversi. Fino a quando, il 26 novembre 1947, con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato e grazie all'attività del Generale Mario De Benedittis, viene costituita la Polizia Stradale repubblicana, che farà parte, come specialità, della Polizia di Stato a cui farà seguito l'istituzione, a Cesena, del C.A.P.S. (Centro Addestramento della Polizia Stradale), per la formazione specifica. De Benedittis diventa il primo Comandante della Sezione Polizia Stradale di Milano, nonché comandante della prima storica scorta del Giro d'Italia dal 1946 al 1954. Un legame quello fra la Polizia Stradale e il mondo del ciclismo di profonda reciproca stima e affetto. Un legame rinnovatosi particolarmente negli ultimi 20 anni, dove grazie all'intensa collaborazione e comune ricerca tra Stradale e Federazione Ciclistica Italiana sono state possibili soluzioni di assoluto pregio per la sicurezza del nostro ciclismo e le sue prospettive future. In questi 70 anni alcuni uomini della Stradale ci hanno abbandonato anzitempo mentre accompagnavano le nostre gare ciclistiche. A loro e alle loro famiglie, il nostro deferente omaggio. Agli amici della Stradale, il nostro affettuoso grazie!



PISSEI

Pissei srl
Via A. Borgioli
51100 Pistoia
tel 0573 534443
fax 0573 537750
info@pissei.com

TGR MOTOR

Via Faentina, 126 - 48123 Ravenna
Tel. 0544/462353 - Fax 0544/468615
www.tgrmotor.it - info@tgrmotor.it

Concessionario Ufficiale
YAMAHA

PROSSIMA APERTURA
Via L. Braille, 12 - Fornace Zarattini (RA)



Per molti di noi, resta ingiusta ed incomprensibile la scelta della FCI di non accettare nelle proprie gare le motostaffette e scorte tecniche che abbiano compiuto il 70° anno di età. Porre un limite di età - senza accertamento medico - significa ritenere che oltre tale limite è scontata la perdita (più o meno accelerata) delle condizioni psico-fisiche necessarie allo svolgimento della funzione, divenendo un rischio per sé stessi e per gli altri. Se questo fosse così scontato, perché allora, da parte della stessa FCI, concedere il tesseramento A.S.T.C. (Addetto ai Servizi Tecnici in Corsa) fino al 75° anno? Forse che al conducente della vettura cambio-ruote o del presidente di Giuria non serve altrettanto "lucidità" e buona salute? Anzi, di più, tenuto conto della necessità di rimanere sempre vicini all'azione, quando invece, per le scorte è possibile assumere una posizione leggermente più defilata e meno di "mischia".



Il Ministero dell'Interno, giustamente, rilascia l'abilitazione a scorta tecnica senza limiti di età, purché sussista l'idoneità alla guida, la FCI invece (per le sue gare) pone il limite dei 70 anni. Qualcosa non torna. Non torna in termini di principio, non torna osservando la realtà pratica delle cose, in cui, se c'è una categoria che può garantire la naturale selezione delle capacità individuali, questa è proprio quella dei motociclisti, dove gli abbandoni delle due ruote avvengono all'insorgere delle prime incertezze, mentre per tutti quelli di una certa età, è naturale ripiegare sulle quattro ruote per compensare le minori capacità percettive e fisiche. Questa semplice constatazione, dovrebbe, a nostro avviso, suggerire alla FCI l'opportunità di alcune riconsiderazioni, per valorizzare al massimo il contributo dei tanti volontari dediti alle scorte, così come l'occasione per eliminare le differenze di trattamento rispetto agli ASTC, così incomprensibili da apparire discriminatorie. Volendo trovare un punto d'incontro tra i diversi punti di vista, si potrebbero ipotizzare anche soluzioni intermedie tipo quella di lasciare a 70 anni il limite per il tesseramento delle moto staffette (che possono avere un trasportato o svolgere funzioni particolari) e lasciare fino ai 75 anni quello per le scorte tecniche (che non possono avere trasportati), oppure, alzare sperimentalmente il limite di alcuni anni verificandone contemporaneamente le conseguenze sul campo. Appunto, volendo!



CONCESSIONARIO
MICHELIN

ESCLUSIVISTA
YOKOHAMA

CONTESSI CARLO S.R.L.

**PNEUMATICI
ASSISTENZA MECCANICA
COLLAUDI AUTO E MOTO**

dal 1911 - Tre generazioni al vostro servizio

Via Romea, 134 - 48100 Ravenna - Tel. 0544 472229 - Fax 0544 477843
Via Faentina, 82 - 48100 Ravenna - Tel e fax 0544 500976
contessigomme@virgilio.it



ANNA NERI

di Piro Anna & C. s.n.c.

ABBIGLIAMENTO PER IL CICLISMO

www.annaneri.com - info@annaneri.com

via XXV aprile, 24 - 41037 Mirandola (Mo)
tel. 0535.21712 - fax 0535.22192

MOTOSTAFFETTE E SCORTE TECNICHE FCI

analisi dei numeri

Regione	2017	2016	2015	2014	2013
Abruzzo	24	21	27	21	18
Basilicata	18	19	23	25	24
Bolzano	6	0	5		7
Calabria	2	0	4	2	2
Campania	9	9	6	6	7
Emilia-Romagna	117	125	120	128	135
Friuli V.G.	92	60	51	53	47
Lazio	33	5	23	5	15
Liguria	44	44	51	48	44
Lombardia	227	257	259	262	269
Marche	54	62	53	56	54
Molise	3	5	3	0	0
Piemonte	70	67	55	57	66
Puglia	10	10	18	7	6
Sardegna	0	0	0	0	0
Sicilia	0	0	0	0	0
Toscana	155	153	163	166	177
Trento	67	60	52	50	39
Umbria	5	6		25	23
Valle D'Aosta	2	3	3	4	0
Veneto	133	134	139	101	91
TOTALE*	1.071	1.040	1.062	1.023	1.024

(*) Il totale 2017 comprende 319 motostaffette e 752 scorte tecniche

Una leggera crescita tra alti e bassi

Leggermente in crescita il numero delle moto staffette e delle scorte tecniche tesserate alla FCI: +3% sull'anno precedente, a consolidamento di un ultimo quinquennio piuttosto stabile sul fronte meramente quantitativo. La fanno da padrone regioni importanti come Lombardia, Toscana, Veneto, Emilia-Romagna, Friuli V.G., contrapposte ad altre come Calabria, Campania, Molise, Umbria, Valle D'Aosta con numeri insignificanti se non addirittura pari allo zero. La performance migliore è quella della Friuli V.G. che porta i suoi tesserati da 60 a 92: +50%. Per il resto, "ordinaria amministrazione", con qualche calo in Lombardia (-11,5%) e nelle Marche (-13%).

Parità di genere, ancora da raggiungere: 13 donne e 1.058 uomini.

Un popolo di mezza età

L'età media delle motostaffette e delle scorte tecniche tesserate alla FCI è di 51 anni. Più dettagliatamente, le quantità e le percentuali dei tesserati risultano così suddivise:

20/25 anni: n. 15 (1,4%) - 26/30 anni: n. 25 (2,3%) - 31/35 anni: n. 43 (4%) - 36/40 anni: n. 63 (5,9%) - 41/45 anni: n. 134 (12,5%) - 46/50 anni: n. 169 (15,8%) - 51/55 anni: 192 (18%) - 56/60 anni: n. 199 (18,6%) - 61/65 anni: 145 (13,5) - 66/70 anni: n. 86 (8%). Il 60% dei tesserati sta nella fascia dai 51 ai 70 anni.



I numeri per singola provincia

Su 107 Province (comprese le 14 Aree Metropolitane), 57 sono quelle che hanno personale motociclista abilitato dalla FCI per la scorta ed i servizi alle gare ciclistiche. Ne diamo di seguito conto avvertendo che la prima cifra tra parentesi è quella relativa ai tesserati motostaffetta e la seconda a quelli tesserati motostaffetta-scorta tecnica. I dati vanno quantitativamente sommati, ma la distinzione tra loro potrà servire alle varie realtà territoriali per valutare se, tra i tesserati "motostaffetta", non ci siano anche soggetti che potrebbero più opportunamente tesserarsi come motostaffetta/scorta tecnica (se in possesso anche di quest'ultima abilitazione), con il beneficio di doversi sottoporre all'aggiornamento ogni cinque anni anziché ogni due. I tesserati sono così suddivisi:

Alessandria (3+12), Ancona (2+9), Aosta (1+1), Ascoli Piceno (4+17), Arezzo (2+29), Bari (1+5), Bergamo (9+30), Biella (0+2), Bologna (4+8), Brindisi (0+2), Brescia (9+33), Bolzano (0+6), Campobasso (0+3), Cuneo (4+15), Como (15+5), Cremona (0+2), Cosenza (2+0), Forlì/Cesena (1+13), Firenze (1+0), Gorizia (10+0), Imperia (0+1), Lecco (0+6), Lecce (0+2), Livorno (8+4), Monza/Brianza (3+13), Macerata (7+15), Milano (9+24), Modena (6+1), Massa Carrara (3+14), Napoli (1+8), Novara (2+7), Piacenza (2+3), Padova (13+67), Pescara (0+16), Perugia (0+5), Pisa (9+18), Pordenone (11+21), Prato (5+14), Parma (2+16), Pistoia (8+39), Pavia (2+12), Potenza (18+0), Ravenna (13+46), Roma (26+7), Rimini (2+0), Siena (1+0), La Spezia (2+11), Savona (0+30), Teramo (0+8), Trento (13+54), Torino (3+22), Trieste (17+2), Treviso (5+9), Udine (30+1), Varese (11+44), Venezia (1+3), Vicenza (8+9), Verona (10+17).



Fiori & Piante

di Miccoli Giulia
Fornace Zarattini

info 0544 462750 - 340 6208714

L'art. 82 del Regolamento Tecnico della FCI concede al Direttore di Corsa la facoltà di sottoporre al ritiro obbligato i corridori in forte ritardo, ai quali non sia possibile garantire più alcuna protezione. Regola santissima per evitare guai grossi. Ci sono Direttori che tengono la "corsa corta", mettendo fuori gara gli atleti appena prendono un minimo di distacco, altri invece che la tengono troppo "lunga" con discutibili margini di (in)sicurezza. Nel primo caso si rischia di non dare a tutti i corridori la possibilità di far valere le proprie possibilità, nell'altro, invece, di lasciare i ragazzi abbandonati a se stessi. I Direttori di Corsa, anche per tutelare meglio le loro responsabilità (che sono pesanti!), prediligono la "corsa corta", i Direttori Sportivi, invece, avrebbero quasi sempre piacere che i loro atleti, meno competitivi o non al meglio della condizione, potessero completare la gara per non provare eccessive delusioni. Queste opposte (e comprensibili) tendenze, possono trovare un punto d'incontro? Da escludere lo si possa fare aggiungendo regole a quelle già esistenti. Non se ve verrebbe fuori mai. E' però possibile, anzi doveroso, cercare di farlo alzando il livello della consapevolezza,

durante la gara, oppure lamentarsi e basta dopo la sua conclusione, oltretutto brutto, non aiuta a smuovere chi di dovere e a lavorare per superare tali incongruenze. Le strutture federali e le varie procedure servono anche a questo. 3° - La sicurezza ha i suoi costi. Quindi, nessuno scandalo se l'organizzatore predispone un apparato (volontari a terra, ASA, motostaffette e scorte tecniche) piuttosto dimensionato senza eccedere in nulla. Se vogliamo che si organizzino gare, questo senso della misura deve appartenere a tutti. Senso della misura però anche nel valutare l'ultimo quarto di gara, dove, per ragioni varie o imprevedute, i gruppetti di attardati possono diventare ragionevolmente troppi. Facilitiamo quindi il compito di quei Direttori di Corsa e di quelle staffette che nel finale di gara per forza non possono permettersi di indebolire la copertura della testa della corsa e di tutti quegli atleti che stanno onorando la gara con una prestazione motivata ed eticamente accettabile. 4° - Gli organizzatori ed i Direttori di Corsa, consigliati anche dai tanti Direttori Sportivi di loro conoscenza, devono fare maggiore attenzione nella definizione dei percorsi di gara, tenendo conto di

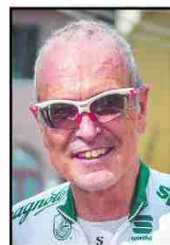


della professionalità e della sensibilità di tutte le parti coinvolte, in una parola, la nostra cultura, per avvicinarci ad una più corretta gestione del problema. In che modo? 1° - Occorre avere consapevolezza che alle condizioni attuali, quando un atleta si stacca piuttosto presto dal gruppo semplicemente per mancanza di condizione, non è possibile trasformare la sua gara in un allenamento protetto. Spiace dirlo, ma questo non è possibile. Ragion per cui spetta ai Direttori Sportivi lavorare sul piano motivazionale e tecnico, perché i ragazzi sappiano accettare e gestire tale condizione, spiegando loro (ecco il valore delle lezioni di sicurezza) il perché questo non è possibile, alla luce dei criteri e delle responsabilità con i quali la sicurezza in gara deve essere gestita. 2° - Occorre imparare a distinguere bene le ragioni della sicurezza da quelle delle carenze organizzative, denunciando le situazioni peggiori. Ci sono gare dove al primo "sfilacciamento" gli attardati vengono fatti superare dal "fine gara" perché le poche staffette predisposte nulla posso fare se non quello di coprire fuggitivi e gruppo. In questo caso le ragioni della sicurezza vengono strumentalmente invocate per coprire una evidente carenza organizzativa. Invece contro gli organizzatori

molteplici fattori. Ad esempio, se in una gara di Allievi, si mette subito una salita, come si potranno gestire gli attardati se non "buttandoli" fuori dopo 15 km? Oppure, in una gara unica della categoria Esordienti, com'è possibile non tenere conto che quelli del 1° anno si staccheranno piuttosto presto da quelli del 2° rimanendo "scoperti" molto prima rispetto alla normalità dei casi? Per non dire delle gare giovanili femminili, dove la maggiore frantumazione, anche dei valori tecnici, espone le ragazze a distacchi considerevoli e quindi a rischi di minore protezione. 5° - La sicurezza non è pertanto solo sinonimo di quantità delle cose messe in campo, ma anche dell'intelligente scelta del percorso e degli orari decisi. Se si vuole fare promozione e "coprire" quasi tutti, com'è giusto che sia, tre sono le scelte di base: a) un circuito o un percorso in linea adeguato alle risorse possibili per l'organizzatore; b) mettere in campo un numero adeguato di staffette, scorte ed ASA pari alle effettive necessità; c) non spendere soldi in finalità di pura immagine per poi lesinare sulle misure di sicurezza. Durante la parentesi invernale, a livello regionale o provinciale, non è difficile organizzare incontri per esaminare - insieme - anche questa problematica. Proviamoci.

SI RISCHIA TANTO!

Gianluca Santilli
Presidente Formula Bici



Oltre 500 granfondo, oltre 100 eventi vintage, 100.000 appassionati interessati che tutto sono, salvo professionisti del pedale. Un movimento in grande ascesa ma che solo se gestito con professionalità e grande attenzione potrà svilupparsi in modo sano. E la gestione professionale deve avere quale aspetto prioritario la sicurezza oggi molto, troppo carente. Far pedalare centinaia ed a volte migliaia di persone è molto complesso e le responsabilità conseguenti sono elevatissime. Ma chi sono gli organizzatori? Sono davvero tutti in grado di gestire certi eventi? Qualcuno verifica se hanno qualifiche e supporti nel loro staff adeguati? C'è un albo, un corso, un esame, o qualche tipo di passaggio che certifichi la loro capacità? No, non

utile. Ad esempio Granfondo Campagnolo Roma, evento noto per la chiusura al traffico totale, ha introdotto le classifiche sulle sole 4 cronoscalate del percorso. Questa idea, ripresa ora da molti altri eventi, consente di abbassare moltissimo l'esasperazione agonistica pur salvaguardando il risultato sportivo (il ciclista più forte è quello che va forte in salita). Inoltre, con questa tipologia di classifica non si rischia in discesa, l'atmosfera tra i partecipanti è molto serena, si riscopre il gusto di pedalare con gli amici, di fermarsi per una foto o per rifocillarsi, si ammirano le parti più belle del percorso. In Svizzera non vengono autorizzati gli eventi che non sterilizzino i tempi delle discese. Questa è un'idea sicuramente molto condivisibile. Le



c'è nulla di tutto questo salvo l'obbligo di utilizzare giudici dell'Ente che affilia l'evento (2 per migliaia di partecipanti) direttori di corsa questi si certificati (e si spera che ogni evento utilizzi costoro e non persone improvvisate), ma che seguono i primi, quelli che meno di tutti hanno la necessità di supporto ed attenzione, ci sono addetti lungo il percorso ma senza che ci siano norme specifiche o delibere prefettizie che specifichino quanti, dove e con che qualifiche. Gli A.S.A. (addetti segnalazione aggiuntiva) che hanno capacità di gestione ma nessun potere per bloccare ad esempio le auto, non sempre vengono utilizzati e spesso sono insufficienti perché in certi territori non ve ne sono. E in un contesto del genere si pedala, a volte ben oltre i 40 km/h, si piomba in gruppo su incroci spesso aperti al traffico, si rischia, si rischia tanto e senza alcun motivo serio, trattandosi di eventi, appunto, amatoriali. E il tutto con norme gestite da oltre 10 diversi enti (oltre alla FCI vi sono gli Enti di Promozione Sportiva), con normative applicate con enorme superficialità ed a volte neanche applicate. E spesso la chiusura al traffico concessa non supera i 15 minuti. Il che significa che salvo pochi partecipanti molto performanti, tutti gli altri, quelli che di più necessitano di attenzione, pedalano nel rischio più assoluto in specie se le zone interessate sono molto trafficate. Questa situazione non è a mio avviso accettabile. Per questo è nata, nel 2016, Formula Bici, un'associazione della quale fanno parte praticamente tutti i più importanti eventi di ciclismo amatoriale (Maratona dles Dolomites, Eroica, Granfondo Campagnolo Roma, ecc.) che si sono messe assieme per promuovere la sicurezza, gli elevati standard qualitativi, l'etica dello sport. Nel comitato scientifico ci sono personaggi come il Prefetto Roberto Sgalla, il cui ruolo è fondamentale per l'analisi e la soluzione di certi temi attorno ai quali ruota la sicurezza. E fra pochi giorni inizieranno una serie di riunioni con la Polizia Stradale ed il Ministero degli interni volte alla redazione di una sorta di decalogo dei requisiti che un evento di ciclismo deve avere per poter essere considerato sicuro e professionale. La FCI sarà parte di questo tavolo. Ma certo oltre al decalogo alcune diverse formulazioni degli eventi potrebbe essere

granfondo che si svolgono in montagna dovrebbero recepirla tutte. Ma soprattutto si deve svelenire il clima tra i partecipanti, dando alle vittorie l'importanza che meritano, trattandosi di gare amatoriali, di persone che il giorno dopo vanno a lavorare e che devono divertirsi e non rischiare di farsi male. Questo compito spetta in primis agli organizzatori che devono avere il coraggio di modificare format consolidati, andando a vedere cosa avviene negli analoghi eventi all'estero. A Londra nella Prudential Ride London e a Cape Town, nella Cape Town Cycle Tour, per parlare dei due più grandi eventi al mondo di ciclismo amatoriale, si vedono sorrisi, ciclisti con scarpe da ginnastica, disinteresse assoluto verso le classifiche, voglia di stare assieme e divertirsi in assoluta sicurezza. Alcuni eventi italiani hanno ripreso certe logiche e si stanno interrogando sulla necessità di garantire assoluta sicurezza. Gli altri cosa aspettano? Ed è davvero necessario che siano così tanti?



PREMIO ²⁶ SICUREZZA

conferito al
COMITATO REGIONALE MARCHE
 Federazione Ciclistica Italiana

UN ESEMPIO DA PREMIO

COMITATO REGIONALE

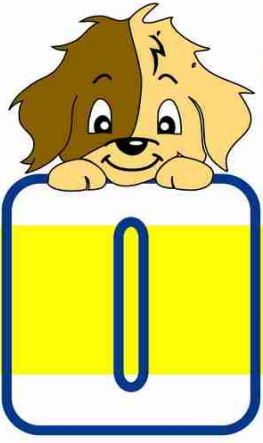


Per la sicurezza delle nostre gare ciclistiche, le leggi ed i regolamenti sono essenziali, ma poi, come sempre accade, la differenza la fanno gli esempi concreti. Quelli che si mettono eticamente in campo nella consapevolezza che ciascuno di noi deve fare la propria parte per consolidare e migliorare un processo costruito fino ad oggi con il paziente lavoro di esperti, direttori di corsa, dirigenti sportivi e bravi organizzatori. Per mantenere alto il livello della sicurezza occorre mantenere alto il livello della nostra coscienza, senza mai dare nulla di scontato, di superfluo, oppure, di impossibile da realizzare. Tra questi esempi, osservati negli ultimi tempi, un posto di rilievo va certamente assegnato al "Bike Day Marche per la sicurezza stradale". Un inedito appuntamento di inizio anno voluto dal Comitato Regionale e dal suo presidente Lino Secchi, per dare ai ragazzi e alle ragazze la cultura della sicurezza e della prevenzione, insegnando loro i comportamenti utili da tenere in corsa, in allenamento e nel tragitto casa-scuola. Inedito per quattro ragioni: la partecipazione per i corridori è obbligatoria; si parla di sicurezza stradale a 360°; i docenti sono anche gli stessi genitori degli atleti che per lavoro trattano il Codice della Strada (coadiuvati da Direttori e Giudici di Gara per gli aspetti prettamente agonistici); nessuno prende un euro di rimborso e tutto è fatto volontariamente. Vedere, da due anni a questa parte, la sala conferenze del Coni Marche di Ancona gremita all'inverosimile, con oltre 200 giovani atleti accompagnati dai loro tecnici, è davvero singolare e rassicurante insieme. È esattamente ciò che si aspettano i genitori e che è doveroso praticare per dare al ciclismo un futuro che non sia la semplice accettazione dello *status quo* o del suo lieve ma continuo ridimensionamento. Un esempio che sarebbe straordinario fosse copiato da tante altre strutture federali. In ogni caso, un gran bell'esempio! Meritevole del Premio Sicurezza 2017.

Albo d'Oro

- 2016 Enrico Fagnani (Radioinformazioni LCP)
- 2015 Giovanni Tredici (Servizio medico RCS)
- 2014 Giuseppe Rivolta (Giro d'Italia femminile)
- 2013 S.C. Cotignolese
- 2012 Pol. Camignone
- 2011 G.C. Fausto Coppi Cesenatico
- 2010 Dipartimento e volontari Protezione Civile
- 2009 Adriano Amici (G.S. Emilia)
- 2008 Aldo Spadoni (Commissario di gara e dirigente federale)
- 2007 FCI - Comitato Regionale Emilia-Romagna
- 2006 RCS Sport - La Gazzetta dello Sport
- 2005 Giandomenico Protopataro (Ministero dell'Interno)
- 2004 Pol. Fiumicino - FA.I.T. Adriatica
- 2003 Carabinieri Regione Emilia-Romagna
- 2002 Pedale Riminese - Terranova/Teddy
- 2001 Polizia Municipale Faenza
- 2000 S.C. Baracca - Lugo
- 1999 Gian Carlo Ceruti (Presidente FCI)
- 1998 Polizia Stradale
- 1997 Luigi Busacchini a.m. (G.S. Aspiratori Otelli)
- 1996 Nino Ceroni (U.S. Imolese)
- 1995 S.C. Faentina - Zama/Morini
- 1994 G.S. A.C. 88 - Firenze
- 1993 Jader Bassi (S.C. Rinascita Ravenna)
- 1992 S.C. Pedale Azzurro (Ravenna)





Vendita e assistenza
telefonia fissa e mobile
e tanto altro ...

OSCAR

ELETTRONICA
www.oscarelettronica.it

Via Romea Sud, 122/a
Ravenna

NIAI
NIZZOLI

Ambiente Recupero
RESPONSABILE






Group Renault

Autosalone

Riparazioni
auto di tutte le marche

Savini Vittorio

Cesenatico
via A. Saffi, 62 - 47042 (FC)

Cellulare 3398395140 - 3386918263 - Tel. 0547 82349 - Fax 0547 678744
savini.vittorio@libero.it



NUOVA Antincendio, Protezione e **OLP** Sicurezza

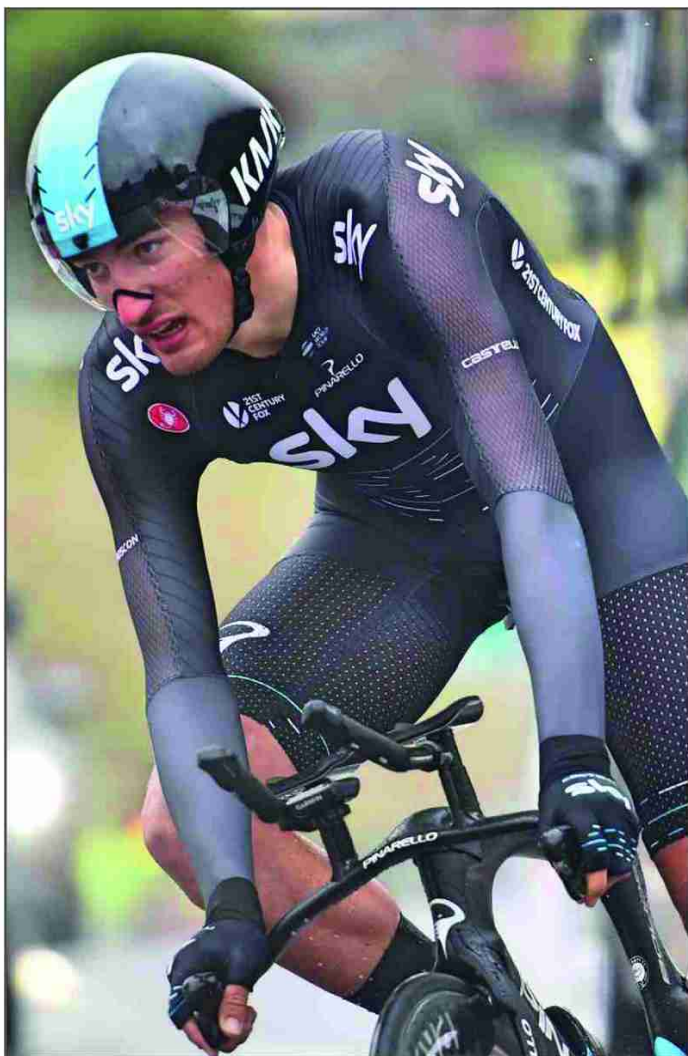
Ravenna, Via M. Monti, 38

info 0544 450902
nuovaolp.com

MOSCON "SONO UN COMBATTENTE NATO"

Pier Augusto Stagi

Alla fine di una stagione dura e ricca di soddisfazioni il vero problema è stato quello della sicurezza: mentale e fisica. A parte le battute, per Gianni Moscon, 23 anni, talento assoluto del ciclismo italiano nel mondo, grande speranza Sky, ma anche e soprattutto per la nazionale di Davide Cassani, il trentino di Levo - Val di Non - il 2017 è stato un anno in agrodolce: tante le soddisfazioni, i



piazze (5° alla Roubaix, 3° al Lombardia, per citare solo i più importanti), ma anche moltissimi gli attestati di stima. Però, c'è sempre un però, anche qualche grattacapo, qualche parola di troppo.

Qualche accusa. Qualche fraintendimento. Insomma: le ha date, ma ha rischiato anche di prenderle. Fa parte del gioco, soprattutto per chi vuole giocare e capisce che con questo ragazzo possente e potente è finita la pacchia. È finita la ricreazione.

«Guarda, io sono un combattente nato, questo lo sanno anche i muri - mi racconta -, ma ho sempre badato a non creare mai danni a nessuno. In primavera sono volate parole grosse dopo aver tirato la volata a Elia Viviani. Me la sono presa con Reza, corridore di colore e me la sono presa con il colore della sua pelle: ho sbagliato. Ho fatto una cosa che non andava fatta. Ho chiesto sin da subito scusa al diretto interessato e il mio team mi ha anche sospeso per sei settimane. Ha fatto bene, perché noi siamo un esempio, e soprattutto oltre a portare in giro la nostra di faccia, portiamo nel mondo una maglia. Rappresentiamo qualcuno e qualcosa. Dopo quell'episodio mi hanno accusato alla Tre Valli Varesine di aver buttato per terra un corridore (Reichenbach, ndr): niente di più falso. Al termine del Lombardia un francese (Vuillermoz, ndr) mi ha accusato di scorrettezze in volata, la giuria ha valutato e mi ha dato ragione. Forse corro per un team troppo forte, troppo ricco, troppo potente e la cosa non piace a molti, ma non è giusto neanche che io diventi un bersaglio».

Spesso saltano i nervi per manovre al limite, per una competizione troppo intensa: la sicurezza è un argomento sempre più importante. «E noi corridori dobbiamo tenerlo sempre ben presente. Noi e gli organizzatori, i nostri tecnici e tutti quelli che regolano e animano una corsa. La competizione è sempre più esasperata, in una corsa come il Tour la posta in gioco è elevatissima, ma non è una buona ragione per rischiare l'osso del collo. Trovo, infatti, molto giusto che dal prossimo anno per le corse in linea le squadre schierino 7 corridori anziché 8, e 8 anziché 9 nelle corse a tappe. Anche questo provvedimento dovrebbe portare a una migliore gestione della corsa. Ma molto deve ancora essere fatto. Tanto c'è ancora da fare, ma siamo sulla strada giusta...».

Siete più che altro su una strada.

«Questo è il problema. Oggi organizzare una corsa è sempre più complesso, per non parlare degli allenamenti dove li siamo tutti davvero uguali, tutti assolutamente vulnerabili. Bene ha fatto il direttore del Tour de France Christian Prudhomme in occasione della presentazione della Grande Boucle a gridare il suo Basta! È stato un messaggio forte, chiaro, potente, che è diventato ancora più potente e più forte perché è arrivato dal palco più importante del mondo. Le sue parole per ricordare Michele Scarponi, Romain Guyot e i tanti, troppi ciclisti che ogni giorno perdono la vita sulle strade è stato davvero importante. Devo dire che quello che fa il Progetti Scorta di Silvano Antonelli, ma anche l'associazione dei corridori con Gianni Bugno a livello mondiale e Christian Salvato per l'Italia è estremamente importante. Si deve educare, tutti, nessuno escluso. Ciclisti e automobilisti, organizzatori e staff. Il ciclismo è lo sport della strada, ma questa non può più essere a tinte rosse». Quelle del sangue.

20°
GRAN FONDO
RICCIONE

15 APRILE 2018

corratec

www.granfondoriccione.com

Anche quest'anno
si rinnova l'appuntamento
con la Lamborghini Huracán
Supercar della Polizia di Stato

per gentile concessione
del Ministero dell'Interno



Una bellissima giornata, ricca di contenuti, per ricordare una geniale idea avuta 20 anni fa: quella di ragionare sulla sicurezza delle gare ciclistiche individuando nelle scorte tecniche un prezioso elemento di sostegno, oltre agli uomini della Polizia Stradale, da sempre "angeli custodi" del ciclismo e non solo. Gli interventi di oggi sono serviti a rivisitare il problema per aggiornarlo nella misura in cui le normative lo potranno concedere, con la consapevolezza che c'è ancora molto da fare, ma anche che il ciclismo italiano ha anticipato di molto i tempi e oggi svolge un ruolo di avanguardia e trainante a livello mondiale. Esco pertanto da questo convegno molto



soddisfatto, con la coscienza di avere messo in campo in questi anni tutto ciò che era possibile fare, guardando comunque avanti e pensando anche a come si possano normare e facilitare gli allenamenti su strada, in particolare per le categorie giovanili. Grazie al G.S. Progetti Scorta e al Comitato Regionale per avere organizzato questa iniziativa. Grazie al Prefetto che ci ha ospitati in una sala sontuosa e fantastica, dove abbiamo potuto consumare alcune ore di alto interesse affrontando contenuti tecnici di spessore.

I corridori sono felici di far sentire la loro voce in occasione della 26esima edizione del Giorno della Scorta, appuntamento imperdibile e prezioso per tutto il movimento. Dobbiamo solo ringraziare le migliaia di operatori delle motostaffette e delle scorte tecniche che assicurano, ad ogni livello, dai giovanissimi ai professionisti, la sicurezza che pone l'Italia come modello da seguire nel mondo. Oltre a porgere i nostri più sinceri ringraziamenti a questi speciali "angeli custodi" in corsa, vogliamo cogliere l'occasione per confrontarci con le altre componenti del mondo delle due ruote per rendere le competizioni sempre più sicure. In vista del 2018 ACCPI ha proposto agli organizzatori delle gare italiane di aderire alla campagna per un ciclismo con meno rischi stampando sugli accreditati, le targhe delle auto e/o sui dorsali dei corridori il logo giallo e nero che indica il metro e mezzo simbolo del sorpasso sicuro. Proprio di recente l'evento ciclistico più seguito al mondo, il Tour de France, ha inviato in questo senso un messaggio forte, chiaro, potente: «BASTA agli incidenti mortali sulle strade».



I rischi in allenamento sono innumerevoli e difficilmente evitabili, ma in corsa con le strade chiuse è tutta un'altra faccenda. I corridori professionisti chiedono più attenzione da parte delle autorità competenti e da chi ci governa che metta in atto una legge per la tutela di ciclisti su strada, riassumendo in pochi punti:

- Una legge che tuteli i ciclisti, con cartelli stradali e informazione alle scuole guida sul codice stradale.
- Educazione stradale fin dalle scuole inferiori per far crescere la cultura
- Piste VERAMENTE ciclabili, si sperperano tanti soldi per le più disparate iniziative e non si investe in una semplice pista ciclabile, che darebbe sicurezza a chi la usa, diminuzione del traffico a motore e riduzione dell'inquinamento.

La battaglia per un ciclismo più sicuro riguarda tutti i ciclisti. Dal bambino che va a scuola in bici, a chi usa le due ruote per andare al lavoro, dal nonno che pedala per prendere il giornale fino al professionista che lo fa in allenamento e in gara ogni giorno perché è il suo lavoro... Come il nostro Scarpa. Michele Scarponi è il nostro CAPITANO per questa sfida che dobbiamo portare avanti per i tanti, troppi ciclisti che ogni giorno perdono la vita sulle strade. Ricordiamolo tutti insieme, rendendo le nostre corse una cassa di risonanza planetaria per questo messaggio. La bicicletta non è un semplice mezzo di trasporto è un bene sociale per il mondo che viviamo e per quello che verrà. Grazie e buon lavoro



Da oltre un ventennio la società italiana vive una stagione di rapidi mutamenti, che investono in modo significativo la funzione pubblica ed i rapporti tra società e Stato, i rapporti tra i privati ed i concetti stessi sui quali si è costruito un certo modo di discriminare il pubblico dal privato. Negli ultimi tempi, inoltre, si è accresciuto di molto l'interesse per i problemi della Pubblica Amministrazione: ci si rende sempre più conto che un Paese moderno e avanzato quale è l'Italia non può avere un'amministrazione inefficiente o non adeguata ai tempi anche perché l'efficienza della Pubblica Amministrazione è una componente essenziale della efficienza del sistema Paese nel suo complesso. Ed il settore della sicurezza è, certamente, un nodo centrale di tale processo di consapevolezza e cambiamento. Proprio questo aspetto della limitatezza delle risorse, ha portato la privatizzazione dei servizi di sicurezza per assicurare servizi essenziali



come, ad esempio, il controllo degli accessi agli uffici giudiziari e la sicurezza negli aeroporti. Ma ha assunto importanti connotazioni anche nel mondo del calcio. In occasione di manifestazioni sportive, la tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica (specificamente correlate al calcio, ma interessanti anche altri settori, quali ciclismo, basket, podismo, ecc.), impone un rilevante impegno di uomini e di mezzi delle Forze dell'ordine che va a scapito delle normali attività di prevenzione e contrasto della microcriminalità e della criminalità organizzata sul territorio e, quindi, della tutela di tutti i cittadini e dei loro beni. Tale impegno, se valutato in modo complessivo rispetto all'esigenza sopra indicata di garantire una risposta di efficienza e di efficacia della Pubblica Amministrazione che risponda sempre di più al modello richiesto dall'evoluzione sociale del Paese, non consente più di mantenere personale delle Forze di Polizia in tutte le manifestazioni. Un principio diventa sempre più chiaro: l'onere di garantire la sicurezza in occasione di manifestazioni sportive appartiene agli organizzatori ed i relativi costi sono a carico delle società sportive. Del resto, negli altri Stati europei, da tempo, si è andato affermando questo principio e nel mondo sportivo l'onere della sicurezza delle manifestazioni è stato necessariamente assunto anche dagli organizzatori. Tuttavia, questo principio non può essere direttamente ed integralmente travasato anche nel mondo del ciclismo. Infatti, per costruire un quadro di riferimento preciso di ciò che è stato e di ciò che è oggi e di ciò che potrà essere il processo di trasferimento di funzioni di sicurezza nel mondo dello sport su strada, occorre considerare che, nel mondo del ciclismo, diversamente da quanto accade, ad esempio, nel calcio, la componente privata non è costituita da una struttura imprenditoriale o, comunque, questa struttura è marginale rispetto alla gran quantità di soggetti che operano come centri di aggregazioni spontanei con logiche connesse più alle associazioni di volontariato che all'attività economica. Perciò, se si volesse dare attuazione pedissequa del principio indicato relativo agli oneri della sicurezza a carico degli organizzatori, si dovrebbe mettere in

discussione per moltissime gare, soprattutto non professionistiche, la stessa possibilità della loro esistenza. In questo quadro, complesso ed articolato, sembra impossibile rispondere ai molti interrogativi posti dal tema della conciliabilità tra il diritto allo svolgimento di attività sportive e tutela della sicurezza pubblica, considerando il dato strutturale della scarsità delle risorse pubbliche disponibili, senza fare un'analisi approfondita su una questione di fondo, che è prioritaria: quale modello di integrazione è più coerente rispetto alle esigenze di tutela pubblica da una parte e di rispetto delle esigenze dell'associazionismo privato e del volontariato dall'altra. C'è ovunque una grande euforia verso l'intervento del mondo privato, considerato, spesso a torto, la panacea di tutti i mali pubblici, perché, si dice, è idoneo a garantire trasparenza ed efficienza. Tuttavia, in molti settori, questo processo di trasferimento di funzioni non ha considerato appieno le differenze strutturali tra pubblico e privato e, soprattutto, la disomogeneità di ruoli ed ambiti operativi e ciò ha prodotto situazioni spesso disastrose. La scarsità delle risorse pubbliche, infatti, ha portato a processi di privatizzazione di interi comparti, troppo spesso affrettati, in cui, soprattutto, non si è valutato in modo completo la concreta conciliabilità tra interessi privati e pubblici. Il processo graduale di trasferimento delle funzioni pubbliche, nel settore della sicurezza delle competizioni ciclistiche, non si è fatto contagiare da quella diffusa, quanto pericolosa, euforia. Infatti, il mondo delle competizioni ciclistiche rappresenta oggi uno splendido esempio di integrazione e collaborazione tra pubblico e privato. La tutela della sicurezza dei concorrenti e del pubblico durante le competizioni ciclistiche rappresentano, infatti, una funzione certamente pubblica che, tuttavia, può essere efficacemente delegata alle stesse persone che organizzano le competizioni. Guardando ai sistemi di tutta Europa, contraddistinti da una rilevante copertura pubblica, si può cogliere il senso delle trasformazioni in atto nel nostro Paese. Il fine è comprendere, da una parte, secondo quali logiche i sistemi di tutela della sicurezza delle competizioni ciclistiche, pubblici e privati possano integrarsi e, dall'altra, quali specifiche soluzioni innovative siano state sviluppate in vista di una più efficace integrazione. Circa le traiettorie di innovazione, ne emerge un quadro complesso, ma tendenzialmente omogeneo. Infatti, il modello tradizionale, in cui è l'Amministrazione pubblica che si fa integralmente carico di tutelare la sicurezza delle gare sportive dettandone unilateralmente prescrizioni e modalità, nel nostro Paese ha lasciato spazio, gradualmente, ad un modello innovativo di integrazione che, si caratterizza, al contrario, per una sempre più diffusa partecipazione dei soggetti interessati non solo nella fase di realizzazione dell'attività materiale di tutela ma, soprattutto, nella fase decisionale delle misure da adottare nella fase esecutiva. Un modello innovativo che, in Italia, si è caratterizzato anche per personalizzazione delle previsioni normative e della prassi in relazione agli specifici bisogni delle competizioni, con la possibilità di modulare le modalità di svolgimento e di tutela. In questo quadro complesso, un ruolo

22° GRANFONDO
 Via del Sale
 CERVIA, FANTINI CLUB

NOVITÀ
 CAMBIO DATA
 6 MAGGIO 2018

NUOVI PERCORSI
 174 km + 118 km + 77 km

Info: +39 0544 974395
 info@granfondoviadelsale.com
 granfondoviadelsale.com

Sponsors: ENERVIT, marbo, Unipol, Fantini Club, SPORTUR TRAVEL, SPORTUR TRAVEL

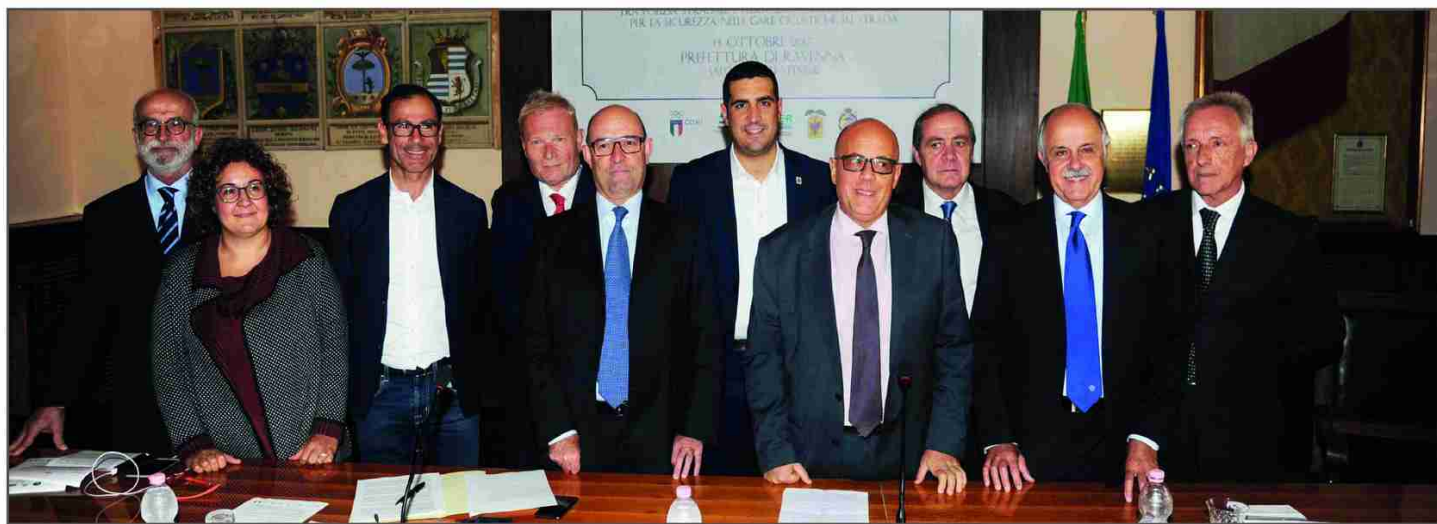
SCORTE TECNICHE, AUTORIZZAZIONE ED ORDINANZE TRA PRESENTE E FUTURO



Intervento del Prefetto Roberto Sgalla

fondamentale è stato svolto da un interlocutore qualificato: la Federazione Ciclistica Italiana a cui, nel tempo, sono state affidate funzioni di selezione e di formazione del personale che è utilizzato per tutelare le competizioni sportive sulla strada. Un ruolo centrale che il CONI ha voluto assolutamente certificare. Grazie a questa collaborazione, il processo di trasferimento è stato graduale ed ha coinvolto interventi a diversi livelli: norme del Codice della Strada, decreti attuativi, prassi amministrativa. Questa gradualità, di certo, ha permesso di valutare in modo pieno tutte le problematiche e le criticità operative. Il Ministero dell'Interno ha potuto gradualmente disimpegnare risorse umane e strumentali, concentrandole sulle manifestazioni più impegnative. Per garantire una reale qualità dei servizi di sicurezza che sono trasferiti ai privati occorre che la Pubblica Amministrazione non abdichi al ruolo essenziale di controllo. Il Ministero dell'Interno ha mantenuto un importante ruolo di controllo fin dall'attività formativa e di abilitazione del personale che effettua scorte tecniche o segnalazioni aggiuntive e ciò, nel tempo, ha permesso di raggiungere un ottimo livello di competenza. Lo dimostrano anche i pochissimi incidenti stradali che hanno visto coinvolti atleti nell'ambito delle competizioni scortate da personale privato. Oggi scorte tecniche ed ASA sono una realtà variegata, viva e ben radicata sul territorio. Sono 1574 gli abilitati a svolgere scorte tecniche a gare ciclistiche e ben 4218 gli abilitati ad effettuare segnalazioni aggiuntive, con gruppi organizzati di vera eccellenza in ambito internazionale. Il processo di

La modifica normativa, inoltre, potrebbe consentire di attribuire al personale abilitato anche poteri di polizia stradale in occasione di allenamenti organizzati, in special modo quando vedono coinvolti molti giovani atleti. Si tratta di un momento di importante aggregazione che richiede una tutela specifica diversa da quella della gara e che può essere soddisfatta solo attribuendo poteri specifici alle scorte tecniche. Infatti, in occasione degli allenamenti organizzati, non è possibile attivare un provvedimento di sospensione temporanea della circolazione come, invece, accade in gara e ciò rende indispensabile l'attribuzione di una certa autonomia del personale abilitato che li scorta. Il Ministero dell'Interno, da tempo, si è fatto promotore di una modifica normativa che possa conferire tali poteri al personale abilitato delle scorte tecniche e cercherà, alla prima favorevole occasione, di portare avanti tale proposta, nell'ambito della riforma del Codice della Strada e dell'affermazione di una generale ausiliarità delle funzioni di Polizia Stradale. Sempre in questa direzione, si è dell'avviso che occorrerebbe dare maggiore autonomia agli organizzatori nella definizione del numero e della composizione di ciascuna scorta. Infatti, solo l'organizzatore è in grado di valutare le reali esigenze di sicurezza e di adeguare il dispositivo della scorta a tali esigenze. In tal modo anche il titolo autorizzativo e l'Ente che lo rilascia potrebbe essere più leggero e meno tecnico, imponendo genericamente la scorta senza fissarne nel dettaglio numero e modalità. Per quanto riguarda la semplificazione delle procedure,



trasferimento delle funzioni pubbliche è perciò avvenuto in modo ben strutturato e con ottimi risultati concreti. Guardiamo però al futuro: i tempi sono maturi per una riflessione più ampia in cui possano cambiare e si possano allargare i meccanismi di gestione del rischio connesso alle competizioni ciclistiche, giungendo ad un modello che – con ruoli distinti – veda la collaborazione e la distribuzione delle responsabilità sempre più penetrante tra pubblico e privato. La prospettiva a cui tendere è certamente quella di una sempre crescente autonomia del mondo delle scorte ma, soprattutto, di una semplificazione burocratica delle procedure. Sul fronte della maggiore autonomia delle scorte tecniche ritengo che, come è stato fatto per le scorte tecniche a trasporti eccezionali, il processo di trasferimento delle funzioni pubbliche di controllo e di regolazione del traffico debba prevedere l'attribuzione al personale abilitato di poteri analoghi per ampiezza e per contenuto a quelli che spettano agli organi di Polizia Stradale, sia pure, ovviamente, nei limiti temporali e spaziali della gara autorizzata. Oggi, infatti, in termini giuridici, le scorte e gli ASA, non sono organi di Polizia Stradale ai sensi dell'art. 12 CDS e le loro funzioni si limitano alla segnalazione della chiusura temporanea della strada in occasione del transito dei concorrenti. Dando piena legittimazione giuridica e poteri più ampi si potrebbe permettere di operare al di fuori dell'ambito dell'ordinanza di sospensione della circolazione, garantendo alle scorte maggiore flessibilità e prontezza d'intervento.

soprattutto quelle di rilascio delle autorizzazioni per lo svolgimento delle competizioni sulla strada, si è consapevoli che occorre operare una profonda revisione dell'iter amministrativo. Infatti, ferma restando la competenza dei diversi soggetti chiamati a rispondere della verifica di compatibilità di una gara con le esigenze di sicurezza stradale e di tutela dei manufatti stradali, un sistema amministrativo moderno ed efficiente deve riuscire a fornire a chi richiede l'autorizzazione una risposta unica per tutto il percorso di gara. Ciò dovrebbe, in definitiva, significare il rilascio, di un solo titolo autorizzativo, per l'intero ambito territoriale della competizione, anche se si svolge in più regioni, che comprenda anche i provvedimenti di sospensione della circolazione per l'intero percorso. Tale semplificazione, che alcune regioni più virtuose hanno già in parte realizzato (vedi protocollo d'intesa siglato a Ravenna nel 2012), dovrebbe essere esteso all'intero territorio nazionale come accade, ad esempio, in materia di autorizzazione per la circolazione nei giorni festivi. Un unico ufficio, con uno sportello dedicato, per le richieste e le autorizzazioni, da individuarsi nel luogo in cui parte la gara ciclistica e che, previa acquisizione dei relativi pareri tecnici da parte degli Enti Proprietari delle Strade, si occupa dell'autorizzazione per tutto il percorso di gara. Non è oggi utopia ma può diventare realtà con piccoli interventi normativi che il Ministero dell'Interno sosterrà come è stato fatto in altre materie di competenza.

A 20 anni dalla fatidica circolare del Ministero dell'Interno, che segnò l'avvio di una proficua collaborazione tra FCI e Polizia Stradale, è opinione del CRER che si debba procedere ad una verifica e ad un aggiornamento di tutto ciò che riguarda i contenuti e le modalità di rilascio delle varie autorizzazioni ed ordinanze previste per lo svolgimento delle gare ciclistiche su strada. Vanno



considerate le modifiche normative nel tempo intervenute e, soprattutto, servirebbe una vasta opera di semplificazione e razionalizzazione degli atti, per agevolare gli organizzatori, la Pubblica Amministrazione e le Forze di Polizia coinvolte. La materia è unica, ma i modi di gestirla sono spesso incomprensibilmente difformi da regione a regione, da provincia a provincia. In Emilia-Romagna, tra le Province e l'Area Metropolitana delegate al rilascio delle autorizzazioni, otto di queste rilasciano separatamente gli atti, mentre a Ravenna, grazie al protocollo d'intesa del 4 maggio 2012, siglato da Prefettura, Provincia, Polizia Stradale, Coni e FCI, la Provincia funziona come "sportello unico", presso il quale l'organizzatore ritira congiuntamente l'autorizzazione alla gara (comprensiva dell'autorizzazione alla scorta tecnica) e l'ordinanza di sospensione temporanea del traffico. Parma, Reggio, Ferrara e Ravenna, sono le sole Province che, avvalendosi delle facoltà concesse dal punto 6-bis dell'art. 9 del C.d.S., prescrivono la scorta tecnica all'interno dell'autorizzazione alla gara, sollevando la Polizia Stradale e gli organizzatori da incombenze che vedrebbero, per la stragrande maggioranza delle gare, lo scontato rilascio dell'autorizzazione in delega. Gli atti che gli organizzatori devono procurarsi per lo svolgimento della competizione, come noto, sono normalmente tre: autorizzazione gara-ordinanza traffico-autorizzazione alla scorta in delega, con il coinvolgimento di altrettanti Enti: Regione (o Provincia o Comune) – Prefettura – Polizia Stradale. In questo quadro, osserviamo che le autorizzazioni sono molto corpose e complesse, normalmente 7 fogli più gli allegati. Ne consegue che l'atto, se da un lato risponde alle formalità del diritto pubblico, dall'altro, risulta di difficile comprensione per il soggetto che ne ha fatto istanza e che lo deve applicare. In questo caso, a nostro avviso, un certo restyling, sarebbe opportuno sia sul piano formale, in quanto spesso vengono scritte e prescritte cose superate dalle modifiche apportate nel frattempo al C.d.S. o al Disciplinare Tecnico, sia di contenuto, perché i destinatari di tali atti (presidenti di società, direttori di corsa, scorte tecniche) sono oggi soggetti generalmente informati e abilitati attraverso percorsi formativi di assoluta garanzia gestiti dalla Federazione Ciclistica Italiana di concerto con il Ministero dell'Interno ed il Coni. Ad esempio, nelle autorizzazioni, piuttosto che scrivere in modo prolisso di come dovrà transitare la corsa, potrebbe essere sufficiente richiamarsi al «provvedimento dirigenziale del

27.11.2002, G.U. n. 29 del 5.2.2003 e successive modifiche», magari con il richiamo ad alcuni articoli in particolare. Anche le autorizzazioni rilasciate dai Comuni, meriterebbero una adeguata valutazione, dove in generale, oltre alla loro inevitabile polverizzazione, è manifesta una minor sintonia con gli schemi e le prescrizioni usati dalla Provincia, a suo tempo suggeriti dal Ministero dell'Interno. Comuni, a proposito dei quali, ravvisiamo si debba agire per impedire che possano prendere corpo iniziative come quella di Monfumo, nel Trevigiano, che ha preteso la cauzione di € 1.000,00 per la sola concessione del nulla-osta al transito della gara. A nostro avviso, anche le autorizzazioni alle scorte in delega rilasciate dalla Polizia Stradale, potrebbero adottare testi più semplici e brevi, considerato che queste, per loro natura, sono destinate esclusivamente ad operatori abilitati e quindi conoscitori della materia. In particolare, andrebbe migliorata quella parte dell'autorizzazione indicante il numero dei veicoli da utilizzarsi nella scorta, dove molti addetti ai lavori hanno difficoltà ad interpretare proprio l'unica voce che di volta in volta può cambiare, perché legata alla specificità della singola gara. Abbiamo fatto delle verifiche sul campo e possiamo affermare che non sono pochi i direttori di corsa e motociclisti abilitati, in difficoltà su questo versante. Forse utile anche una comparazione tra le autorizzazioni in delega rilasciate dai diversi Compartimenti di Polizia Stradale, specie per le Granfondo, dove registriamo sensibili differenze nella quantità delle moto di scorta tecnica prescritte e nelle motivazioni addotte. Poco da osservare invece sulle tradizionali due o tre pagine (esclusi gli allegati) delle ordinanze di sospensione temporanea del traffico emesse dai Prefetti. Una modulistica proposta dal Ministero dell'Interno nel 1998, ancora oggi valida, con prescrizioni essenziali, sostanzialmente semplici e di normale interpretazione. In questo caso la semplicità e la leggibilità dell'ordinanza è fondamentale per ottenere un comportamento adeguato da parte di quegli utenti della strada non altrimenti disposti a sottostare alla temporanea sospensione della circolazione. Ordinanze prefettizie, a proposito delle quali però, nella circostanza odierna, è opportuno evidenziare la preoccupazione di quelle società ciclistiche, le cui Prefetture di riferimento, come nel caso di Firenze, anziché emettere un'ordinanza di sospensione temporanea della circolazione valida



per tutto il percorso della gara, hanno scelto di emetterla solo per i tratti extraurbani, lasciando che il mosaico venga composto di altrettante ordinanze di polizia municipale, tante quante sono i centri urbani attraversati. Scelta formalmente possibile, di cui però non se ne comprendono le convenienze, mentre forti sono le complicità per gli organizzatori, in alcuni casi costretti a raccogliere un inconsueto numero di ordinanze.



**INSISTERE
INSISTERE
INSISTERE**

**“Ambasciatori”
della sicurezza**

Se è vero che un genitore riempie di raccomandazioni il figlio che esce in strada con la bici anche solo per andare a scuola, ancora di più lo deve fare chi invita i ragazzi ad inforcare le due ruote per allenarsi e gareggiare. Lo dice il buon senso, lo pretende la responsabilità di quei dirigenti sportivi che decidono, per passione, di gestire i figli degli altri, quasi sempre minori. Un genitore, quando passa il “gruppo”, non cerca il figlio per capire se avrà la possibilità di vincere, lo cerca per accertarsi che non gli sia successo niente, che non sia caduto, che non lo abbiano portato al pronto soccorso, oppure, che non sia rimasto là da solo, attardato, a pedalare su strade che non conosce. Per ovviare a questo o per attenuare gran parte di questi rischi, occorre, come priorità, trovare il tempo ed il modo di poter parlare ai ragazzi e alle ragazze insegnando loro come comportarsi in gara. Imparare a conoscere il ruolo di chi deve fermare il traffico, collaborare con loro, decifrare le varie segnalazioni dei pericoli, come superare le rotonde, rientrare dopo una foratura, destreggiarsi oltre il veicolo “fine gara ciclistica” e tanto altro, compresa la prudenza che occorre avere quando si esce in allenamento.



Per farlo non serve molto, è sufficiente, durante l’inverno, convocare i ragazzi per una semplicissima lezione di sicurezza della durata di un’ora. Un investimento alla portata di tutti che può fruttare tanto. Questo è quello che noi proponiamo, che svolgiamo gratuitamente ovunque ci chiamino e che ogni anno riusciamo a realizzare con un certo successo. La risposta degli atleti che partecipano è sempre straordinariamente attenta, incredula delle tante cose che nessuno mai gli aveva raccontato, il risultato lo leggiamo noi quando, in corsa, questi ragazzi si prodigano per agevolare il sorpasso del gruppo da parte di quelle staffette che devono riportarsi immediatamente sulla testa della corsa. Lezioni in cui chiediamo partecipino anche i genitori, perché possano verificare ed apprezzare gli sforzi compiuti dalle società e dalla Federazione Ciclistica per aumentare il grado di sicurezza dei loro figli. Noi, queste lezioni di sicurezza le renderemo obbligatorie, una sorta di “patentino” per poter gareggiare, ma, nel frattempo, ci basterebbe osservare la crescita del numero (oggi molto basso) dei direttori sportivi e dirigenti di società disposti a farlo. Prendiamo ad esempio la Romagna, dove queste lezioni sono diventate una sorta di “passaggio obbligato” per preparare al meglio la stagione e dove ci sono società straordinarie, come la Fausto Coppi, che ha donato al G.S. Progetti Scorta un contributo di € 1.500,00 a sostegno delle attività volte alla sicurezza di tutti gli atleti e alla tranquillità di genitori e dirigenti sportivi.

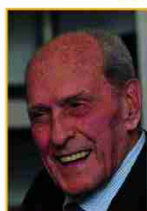
Albo d'Oro



2009
Pier Augusto Stagi



2010
Felice Gimondi



2011
Alfredo Martini



2012
Vittorio Adorni



2013
Riccardo Magrini



2014
Marino Amadori



2015
Silvio Martinello



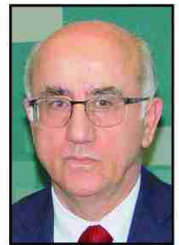
2016
Adriano Malori

 **Niksystem**

**IMPIANTI D'ALLARME
VIDEOSORVEGLIANZA
CENTRALINI TELEFONICI
IMPIANTI DI RETE E FIBRA OTTICA**

www.niksystem.net

**C.So Europa 64 - 48018 FAENZA (Ra)
Tel. 0546/32201 - 346/3301637**



I dati ufficiali dell'Istat sugli incidenti stradali nel 2016 ci fanno vedere un bicchiere mezzo pieno e mezzo vuoto. Pieno per il fatto che nell'anno dell'entrata in vigore della legge n.41 sull'Omicidio e lesioni stradali le vittime sono diminuite del 4,2%, con 145 lenzuoli in meno stesi sulle strade, toccando così la storica quota minima di 3.283 morti. Mezzo vuoto perché cresce, seppur di poco, il numero degli incidenti +0,7% e dei feriti +0,9%, ed è notevole l'incremento dei feriti gravi +9%. Tanto che ci assale un dubbio malizioso. Ma il calo delle vittime mortali non sarà anche merito delle migliorate cure sanitarie considerato che i feriti gravi sono

oltre l'ASAPS?). Il segno di una sconfitta che perdura e che deve impegnarci ulteriormente per arrivare al sogno di una visione zero bambini morti sulle strade. Per ogni bambino morto c'è sempre almeno un adulto colpevole! Se poi osserviamo i dati e li confrontiamo con l'andamento nell'UE, saltano agli occhi subito alcuni elementi. Nel periodo 2010 - 2016 i decessi hanno visto una riduzione del 20,2%, mentre nell'UE la diminuzione si è fermata al 18,6%, quindi abbiamo fatto meglio, ma con questo trend è ovvio che non raggiungeremo l'obiettivo europeo di un ulteriore calo del 50% delle vittime mortali nel periodo 2011-2020, perché se in sei



stati 17.000, ben 1.000 in più rispetto ai 16.000 dell'anno precedente? I giovani tra 20 e 24 anni sono sempre al primo posto nella suddivisione per fasce d'età. In aumento le vittime fra i ciclomotoristi (+10,5%) e ciclisti (+9,6%), diminuiscono invece fra i motociclisti (-15%) e pedoni (-5,3%). Drammatico l'aumento delle vittime fra i bambini (+25,6%). Questo il dato angosciante: nel 2016 si sono registrate 10 vittime in più tra i bambini 0-14 anni (49 rispetto ai 39 dell'anno precedente: +25,6%). Il report dell'ASAPS del 2016 conta addirittura 53 piccole vittime, ma il nostro Osservatorio calcola anche i bambini morti per incidenti con trattori agricoli. Ad oggi l'Osservatorio ASAPS ha già registrato 25 piccole vittime anche nel 2017, con addirittura 7 bambini morti sulle strade nel solo tragico mese di luglio e altri 5 nel mese di agosto (se n'è accorto qualcuno

anni abbiamo fatto un -20% sarà molto improbabile che nei rimanenti quattro possiamo fare un -30%. Va ricordato comunque che nel rapporto decessi-abitanti l'Italia è ancora a 54,2 vittime ogni milione di abitanti, (siamo al 14° posto) mentre la media europea è a quota 50,6. Serve un ulteriore impegno sul versante della tutela degli utenti deboli della strada, accompagnato da un contrasto severo all'uso del cellulare alla guida in tutte le sue forme sia in voce che in messaggistica, senza mollare la presa sugli abusi di alcol e droga alla guida, come la Stradale ha cominciato a fare con una produttiva catena di controlli. Sono auspicabili campagne informative mirate, più presenza di pattuglie e una maggior cura delle strade per renderle finalmente più sicure, con interventi sulla segnaletica orizzontale, verticale e sulla illuminazione, oltre che una "sanatoria" delle buche.



f.lli anelli
 anelli showroom
 arredare assistiti

Sequici su facebook!

Pavimenti, rivestimenti, rubinetterie, sanitari, arredo bagno.

Showroom di Sant'Ermete
 Via Marecchese 1056 | t. 0541 750155

Showroom di Rimini
 Via Tosca 11 | t. 0541 770042



GEGRAF 40
 PROFESSIONAL PRINT SOLUTIONS

Viale 2 Agosto, 583 - BERTINORO (FC) 0543 448038

gegraf@gegraf.it www.gegraf.it

Gare assistite: 118 - Servizi individuali: 894 - Media moto per gara: 7,5 - Assenze: 0 - Organico: 44
Soci operativi: 39 - Organizzatori serviti: 68 - Lezioni di sicurezza organizzate: 4
Convegni organizzati: 1 - Assistenza corsi ASA: 1



**G.S. PROGETTI SCORTA
2017**

Antonelli Silvano	Micci Maurizio
Bassi Gianluca	Micheli Andrea
Bramucci Andrea	Moschini Tarcisio
Brazzioli Anja	Palmonari Alessandro
Campini Stefano	Pasi Bruno
Canale Nicolò	Pederzoli Nicola
Casadei Mirco	Poletti Andrea
Catellini Valerio	Poli Michele
Coffari Stefano	Poli Sandro
Evangelisti Edmeo	Pulizzi Salvatore
Federici Adelmo	Raffaelli Stefano
Feliciotto Aldo	Ranuzzi Flavio
Folesani Paolo	Rinaldi Paolo
Gatti Federico	Rocchi Riccardo
Giusti Sergio	Scalorbi Giampaolo
Grillo Agostino	Selvi Adriano
Lisena Mario	Spigato Flaviano
Luccarini Marco	Spina Tommaso
Maldini Sergio	Stagni Stefano
Mambelli Maurizio	Tarozzi Eros
Mattioni Mario	Tondini Enea
Menghini Valentina	Vincenzi Rinaldo

REPACK
REPACK

Massa Lombarda
ITALIA

+39 0545 971234
info@repack.it

grafica
e accessori
per eventi sportivi

**APRI
CORSA 1**

partnership

ACSI
ASSOCIAZIONE CENTRI
SPORTIVI ITALIANI

Ciclismo

Christian Prudhomme
17.10.2017



**UN ESEMPIO
DA SEGUIRE
E DIFFONDERE**


WIND
Più vicini.


**NEGOZI
ESCLUSIVI**

Ravenna
Viale E. Berlinguer, 94

Ravenna
Via IV Novembre, 21

Ravenna
Centro Commerciale ESP
Galleria Sud