



il Giorno della **SCORTA** 27^{ed} edizione

PREMIO SICUREZZA



UN GIORNO
PER LA SICUREZZA
DI SEMPRE



Federazione
Ciclistica
Italiana

foto Zannoni

APPUNTAMENTO NAZIONALE ORGANIZZATO DAL G.S. PROGETTI SCORTA

Faenza

domenica 25 novembre 2018
ore 9,30 - Sala Consiliare

10^a edizione
"Ambasciatore
della sicurezza"

CON LA COLLABORAZIONE DI

tutto
BICI

TUTTOBICIWEB

IL SITO DI RIFERIMENTO DEL CICLISMO ITALIANO



9,45 Apertura lavori

Saluto ai partecipanti

Presentazione degli ospiti

10,00 Non è mai abbastanza ... per la sicurezza

interventi, contributi, proposte

11,30 Premi e riconoscimenti

11,45 Nomina "Ambasciatore della Sicurezza"

12,00 Cerimonia di assegnazione "Premio Sicurezza"

12,45 Buffet

Conduce Pier Augusto Stagi
Direttore tuttoBICI, tuttobiciweb.it

IL SALUTO DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI FAENZA

"Il Giorno della Scorta", manifestazione nazionale per la sicurezza delle gare ciclistiche, è di casa a Faenza.

Questo stretto legame non è frutto del caso. Nasce dalla passione per lo sport e per il ciclismo, ma anche dalla sensibilità sul tema della sicurezza sulle strade e, più in generale, della sicurezza come esigenza primaria di vita per ciascuno di noi. Proprio per questo, insieme al fondamentale supporto dell'associazionismo sociale e sportivo, l'Amministrazione comunale di Faenza persegue l'obiettivo di promuovere in ogni occasione una cultura del rispetto reciproco e del rispetto delle regole, alla base di una convivenza ordinata e sicura.

Lo dimostrano, a titolo di esempio, la notevole rete - ulteriormente ampliata in questi ultimi anni - di infrastrutture ciclabili e pedonali di cui è dotato il territorio comunale, lo specifico "ciclodromo" per ragazzi - uno dei primi realizzati nel nostro Paese con l'approvazione della Federazione Ciclistica Italiana - ma anche il grande impegno della nostra Polizia Municipale per sensibilizzare bambini, ragazzi e adulti all'uso consapevole della bicicletta, dei mezzi motorizzati e i corretti comportamenti necessari a garantire la sicurezza sulle strade.

Analogamente, il Gruppo Sportivo Progetti Scorta di Ravenna, tramite la pattuglia di "motostaffette" che assicura l'ordinato svolgimento delle gare ciclistiche di ogni categoria, riveste un ruolo altamente civico di impegno per la comunità, per gli sportivi, per tutti noi.

Esprimo perciò l'apprezzamento dell'Amministrazione comunale di Faenza e mio personale, certo di interpretare anche la gratitudine della città, a dirigenti, collaboratori e volontari del "Gruppo Sportivo Progetti Scorta" di Ravenna, per l'impegno organizzativo e lo spirito di sacrificio profusi, augurando loro un proficuo proseguimento di un'attività dal grande valore sportivo e sociale, molto apprezzata.



Comune di Faenza

Giovanni Malpezzi
Sindaco di Faenza



Non è mai abbastanza

Silvano Antonelli

Presidente G.S. Progetti Scorta

Ventisettesima edizione di un appuntamento per la promozione del ciclismo fondata sull'affermazione della sua sicurezza e la valorizzazione di quanti su questo terreno operano dimostrando intelligenza e concretezza. Non male per chi pensa che in questo campo la continuità sia un valore imprescindibile, come altrettanto la necessità di una forte collaborazione sinergica tra mondo del ciclismo, istituzioni, forze di polizia, volontariato. Un appuntamento che taluni azzardano definirlo "gli stati generali della sicurezza" e che altri suggeriscono meriti di essere raccontato in un libro che raccolga anche i primi 25 anni di vita del G.S. Progetti Scorta. Dall'anno scorso le novità non sono molte: la riforma del codice della strada langue paurosamente. Avremmo voluto novità per gli atleti in allenamento, più tutele per le nostre corse e per l'uso quotidiano della bici. Proposte avanzate da tempo, ma che ancora una volta, seppure non rassegnati, ci vedono costretti ad attendere. Il Ministero dell'Interno sta pensando, per la quinta volta, di mettere mano al disciplinare delle scorte tecniche, per aggiornarlo e migliorarlo, con una maggior attenzione a quelle manifestazioni ad alta partecipazione come le granfondo. Tutto sommato, in Italia, la stagione ciclistica è corsa via con quella preziosa "normalità" data dagli sforzi generalmente compiuti per la sicurezza, ma che purtroppo non hanno evitato fatti anche gravi, ed insufficienze manifeste, che nel loro riproporsi impongono a tutti noi il vecchio adagio che *non si fa mai abbastanza, che non possiamo abbassare la guardia*, perché altrimenti il regresso sarebbe repentino. C'è da essere angosciati per lo stato disastroso delle strade ed il continuo proliferare di ostacoli sulla carreggiata che solo in parte si riesce a segnalare. Preoccupa vedere spesso scorte di moto ridotte al minimo indispensabile, in difficoltà nel coprire gli attardati ed il seguito delle ammiraglie, con al volante direttori sportivi costretti a vere e proprie gimcane per scansare il traffico che si rimette in movimento appena passato il gruppo. Lascia perplessi il poco tempo che le società dedicano ad istruire i propri ragazzi sul come proteggersi in corsa ed in allenamento, con incontri specifici sulla sicurezza, in aggiunta a quelle che su queste versante sono le iniziative della FCI e dei vari Comitati regionali. Stupisce la refrattarietà che il mondo degli Amatori dimostra per i temi della sicurezza: sono ciclisti per diletto, eppure, hanno stagioni "tirate" peggio di quelle dei professionisti, dove sembra quasi impossibile trovare una sera per fare quattro chiacchiere su questo argomento. Sorprende quanti ancora siano gli organizzatori e i direttore di corsa che non hanno consapevolezza dell'esatta consistenza della propria documentazione o delle prescrizioni in essa contenuta, con troppe corse dove, prima della partenza, al capo scorta non viene consegnata copia delle ordinanze di sospensione del traffico e dell'autorizzazione in delega della scorta tecnica, compromettendo il rispetto del disciplinare tecnico e la tutela del personale coinvolto. Questioni e circostanze che, a nostro avviso, è bene fossero trattate in occasione degli aggiornamenti annuali obbligatori,

oppure, chiarite con iniziative più mirate. A livello internazionale è clamoroso il fallimento della scelta dell'UCI di ridurre da 200 a 176 il numero dei partecipanti alle gare internazionali. Un provvedimento annunciato in nome della sicurezza, ma che di questa non ha prodotto assolutamente nulla. Le cadute dei corridori e gli incidenti hanno continuato con la stessa intensità e frequenza, con il coinvolgimento anche di moto e di auto al seguito, oggettivamente troppe, non sempre condotte in modo qualificato ed esperto. Oggi si corre ovunque senza che ovunque la qualità sia possibile. Immagini di atleti riversi a terra spettacolarizzate dalle TV di mezzo mondo, che certo non mettono entusiasmo nel cuore di quei genitori il cui figlio vorrebbe cimentarsi col ciclismo.



Ottenere miglioramenti non è oggettivamente semplice, ma almeno ci si provi: per attenuare un ciclismo votato unicamente alla performance, dove la rigidità dei mezzi e dei finali di gara non danna margine di errore, il vestiario degli atleti è la nudità fatta asfalto, le strade sono labirinti zeppi di ostacoli, spartitraffico e barriere artificiali di ogni genere, le segnalazioni dei pericoli diverse da nazione a nazione, troppi i motociclisti attorno ai corridori nelle "classiche", insufficiente lo spazio operativo lasciato alle moto della scorta nella generalità delle corse. Senza tacere di un'altra grande questione, frutto del nostro tempo: quella di ricondurre a comportamenti accettabili le masse dei tifosi nei tratti in salita, il cui esibizionismo indotto dal passaggio delle telecamere associato al più sfrenato narcisismo fotografico (leggasi selfie), produce attimi di vera minaccia, piuttosto che di festa e di amore per il ciclismo ed i suoi protagonisti. Un qualcosa che chiama in causa anche il mondo della comunicazione e come questa possa contribuire all'educazione della passione sportiva evitandone le possibili degenerazioni. Tutti argomenti che possiamo trattare insieme il prossimo 25 novembre a Faenza, nella bellissima sala del Consiglio Comunale, dove ci auguriamo verrete numerosi, così come tanti ci attendiamo siano i cicloturisti ed i cicloamatori che vorranno occupare la sottostante Piazza del Popolo, partecipando al cicloraduno voluto per ringraziare le Forze di Polizia ed i volontari che con tanto impegno e continuità si prodigano per la sicurezza stradale e per la sicurezza delle nostre corse.



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

49[^]



DOMENICA 19 MAGGIO 2019
APERTURA ISCRIZIONI martedì 6 novembre 2018

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



Cambiamo marcia

Matteo Gozzoli

Sindaco del Comune di Cesenatico

Il Comune di Cesenatico insieme al Comune di Cesena ha recentemente partecipato ad un progetto finanziato con 1 milione di euro dal "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro" del Ministero dell'Ambiente, Tutela del territorio e del mare. Si tratta di un progetto congiunto dal titolo ben chiaro "Cambiamo marcia - Cesena e Cesenatico per la mobilità sostenibile" che mette in campo una serie di azioni volte a promuovere e sviluppare infrastrutture e servizi integrati ed innovativi per favorire la mobilità sostenibile lungo i percorsi casa-scuola e casa-lavoro. Parliamo di incentivi economici per chi decide di rinunciare all'auto e di andare al lavoro in bicicletta, dell'introduzione, in tutti i plessi elementari, di figure che promuovano e sviluppino l'esperienza del Piedibus e altre forme di mobilità sostenibile.

Una scelta strategica che mette al centro le scuole, le famiglie e il mondo privato delle aziende per cambiare marcia e ripensare al modo in cui ci spostiamo. Credo fortemente sia necessario cambiare marcia, dando priorità a modalità di spostamento sostenibili che abbiano un impatto meno invasivo sulla città, sull'ambiente e che favoriscano la salute, la sicurezza di tutta la cittadinanza ed è per questo che l'Amministrazione di Cesenatico si è impegnata a portare avanti un progetto di tale portata. Il progetto prevede varie azioni, suddivise in 3 filoni principali:

- 1 - mobilità sostenibile nei percorsi casa-scuola,
 - 2 - mobilità sostenibile nei percorsi casa-lavoro,
 - 3 - mobilità sicura e interventi sulle infrastrutture ciclo-pedonali.
- La parte del progetto riguardante i percorsi casa-lavoro, denominata "Al lavoro in bicicletta", ha preso il via questa estate e vuole essere un incentivo per chi lascia l'auto e prende la bici per recarsi al lavoro. Un progetto di sperimentazione di buoni mobilità casa-lavoro che prevede un incentivo di 25 centesimi per ogni chilometro del percorso da casa al lavoro, con un tetto massimo di 2,50 euro al giorno e di 50 euro al mese. La rendicontazione dei chilometri effettivamente percorsi sarà resa possibile da una app che, chi aderirà al progetto, dovrà scaricare sul proprio smartphone. L'obiettivo dichiarato è di promuovere modalità di trasporto che inducano alla progressiva riduzione dell'utilizzo del mezzo privato motorizzato a favore della bicicletta, per contribuire alla salvaguardia dell'ambiente e al miglioramento della salute, della sicurezza e del benessere della popolazione. A fronte di 85 richieste inoltrate all'URP (Ufficio relazioni con il Pubblico) da parte dei cittadini, 64 domande sono risultate idonee per l'adesione al progetto sperimentale. Non ci fermeremo qua, sono tante le azioni che fanno parte di questo coraggioso progetto che intende coinvolgere cittadini, imprese, associazioni in un cambiamento di prospettiva e di visione di una comunità più ecosostenibile e attenta all'ambiente e al nostro futuro.

Cesenatico, 5 settembre 2018



SOMECC
BICYCLES

shop

factory

assistenza

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

TGR
MOTOR

Via L. Braille, 12 - Fornace Zarattini - 48124 Ravenna

Tel. 0544/462353 - Fax 0544/468615
www.tgrmotor.it - info@tgrmotor.it

Concessionaria Ufficiale





Saper “far squadra” Pier Augusto Stagi Direttore TuttoBICI e TuttobiciWEB

Non ne ha fatto una tragedia, anche se la sua caduta sportivamente parlando è stata davvero una jattura. Vincenzo Nibali è stato, senza ombra di dubbio, simbolo e manifesto di come uno sportivo si dovrebbe comportare anche nella malasorte: accettando anche il destino baro e beffardo. Ma il Tour, quel giorno, ha certamente subito un duro colpo alla propria credibilità ultracentenaria. I fatti. Si corre la tappa numero 12. È il 19 luglio, siamo ormai a 4 km dal leggendario traguardo posto in cima all’Alpe d’Huez, Vincenzo si trova ad essere in compagnia della nobiltà del Tour, con la maglia gialla Geraint Thomas, Chris Froome, Romain Bardet e Tom Dumoulin. La situazione è incandescente e non solo per il gran caldo di fine luglio. Spettatori scatenati, fumogeni e trombe bitonali, bottiglie di birra e fumo rendono la strada verso l’infinito cielo della gloria una bolgia infernale. Il problema è che di lì a poco il siciliano finisce per le terre. Il motivo della caduta sembra inizialmente essere una moto della polizia, in realtà lo Squalo finisce per agganciare con il manubrio la tracolla di una macchina fotografica, appartenente a un tifoso. Vincenzo picchia pesantemente la schiena. Risale in bici e medica la situazione contenendo il distacco in soli 13”: capolavoro. Il problema non è però nell’immediato, ma dopo. Quando la fatica scompare, il dolore toglie il respiro al siciliano. Il responso è spietato: frattura della decima costola toracica.



Fine del Tour, inizio di un calvario fatto tutto in rincorsa. Un inseguimento folle ed estenuante per provare a non mandare a monte tutta una stagione e, soprattutto, provare a correre quel mondiale che al siciliano piace un sacco. Questa la cronaca di una corsa, di un incidente e della conseguente rincorsa. Una sfida contro il fato e il destino, spesso beffardo e cieco. Poi però c’è il Tour, il massimo evento ciclistico sul globo, uno dei più importanti eventi sportivi del mondo, messo brutalmente in crisi e a più riprese da falle grossolane e superficialità. In verità il Tour avrebbe un grande vantaggio a differenza del nostro beneamato Giro. Per i francesi la Grande Boucle è un evento di Stato, una manifestazione che è in sostanza diretta espressione di una nazione. Il Giro è invece questione privata, della Rcs Sport, che spesso si trova a dover fare gran parte del lavoro tutto da sola. Questo, chiaramente, è considerato spesso un handicap, ma anche stimolo a prestare grandi attenzioni a tutta la macchina organizzativa. Il Tour ha il Ministero degli Interni che gli dà una mano, che supporta e come accaduto quest’anno,

complica però le cose. Il Giro può contare su volontari preparatissimi e l’insostituibile prezioso lavoro e contributo degli uomini della Polstrada, che da anni seguono la corsa rosa e tutte le manifestazioni targate Rcs Sport garantendo un elevato livello qualitativo che si traduce poi in sicurezza. La Gendarmerie, quest’anno, non ha certamente fornito al Tour e al mondo una buona immagine di sé. Ne abbiamo avuto chiara visione in più di una circostanza. Uno dei momenti più ridicoli e imbarazzanti, che ha davvero messo a nudo la corsa francese, è stato in occasione della sedicesima tappa, quando alle porte di Carcassonne **la corsa** è stata fermata e sospesa dopo nemmeno 30 chilometri dal via.



Il motivo? Un gruppo di contadini francesi (non più di quindici) ha provato a bloccare la strada con trattori e balle di fieno per manifestare contro il governo Macron, reo di voler togliere delle agevolazioni fiscali regionali. La polizia, per disperderli, fa ricorso a spray al peperoncino e a gas lacrimogeni, il tutto all’oscuro del direttore di corsa Christian Prudhomme il quale viene a conoscenza del problema solo pochi minuti prima del passaggio del gruppo nella zona “contaminata”: si finisce con i corridori fermi con le lacrime agli occhi e i polmoni intasati. Insomma, una situazione che la Gendarmerie non ha saputo gestire con lucidità, come se fosse comandata da quell’impiastro dell’ispettore Clouseau (vedi Pantera Rosa). Sia ben chiaro, non è il caso di fare troppo i tronfi o i fenomeni: i contrattempi sono all’ordine del giorno e soprattutto si celano dietro l’angolo e possono accadere a chiunque e a qualsiasi latitudine. Il problema è che all’ultimo Tour ne sono successi un po’ troppi, a dimostrazione che è certamente suggestivo essere nazione, ma forse in certi casi è molto più importante fare squadra.

STUDIO LEGALE
AVVOCATO
Celestino Salami

info@celestinosalami.it
www.celestinosalami.it

Via Quarantola, 3
48022 LUGO (RA)
Tel. 0545 31.921
Fax 0545 90.94.33

Meglio la doppia fila

La tesi del giovane D.S. Leonardo Metalli

Leonardo Metalli, 21 anni, di professione geometra, ex ciclista, che non ha abbandonato l'ambiente sportivo mettendosi a disposizione della società che lo ha allevato fin da piccolo, la Pol. Fiumicinese Fait Adriatica. Da prima dando il suo contributo come accompagnatore, per poi, dopo un periodo di "rodaggio", diventare direttore sportivo. Un ragazzo, con diverse ambizioni, oltre a fare il D.S. si propone anche come Speaker per le corse su strada e telecronista in diverse trasmissioni di ciclismo. Quest'anno, a Bologna, il 17 marzo, in occasione dell'abilitazione a Tecnico della Federazione Ciclistica Italiana (direttore sportivo di 2° livello), ha portato una tesi che praticamente infrange due tabù:

a) è l'unico aspirante direttore sportivo che fino ad oggi abbia optato per una tesi incentrata sul tema della sicurezza in strada.

b) lo fa sostenendo che per i ciclisti in allenamento, è più sicuro procedere in doppia fila piuttosto che in fila indiana come invece prevede il codice della strada.

Caro Leonardo, quando ti è scattata la "molla" per questa tesi quantomeno originale?

Quest'anno durante gli allenamenti invernali coi ragazzi. Memore anche di quando io correvo sotto la tutela dei miei direttori sportivi: Oscar Zamagni, Ollano Montanari e Francesco Gardini, sempre pronti ad insegnare come essere vigili ad ogni uscita in allenamento.

La sicurezza negli allenamenti, argomento sottovalutato?

Nient'affatto, sono proprio alcuni corsi organizzati da "Progetti Scorta" di Ravenna che mi hanno aiutato a maturare quest'idea. Inoltre, visto che questi incontri sono in maggioranza indirizzati ai giovani atleti in allenamento e al modo di comportarsi durante le corse, li ritengo molto formativi. Il punto è che gli atleti in allenamento, per i quali tra l'altro si scelgono sempre strade extraurbane poco trafficate, hanno bisogno di spazi e di comportamenti da parte degli altri utenti che il codice della strada non prevede e non tutela.

Aiutaci a capire meglio.

Quando si esce in allenamento con gruppi di 14-16 ragazzi, una delle necessità obbligate per fare squadra (soprattutto nelle categorie giovanili), come ho esposto nella mia tesi, è quella di imparare le tecniche di gruppo ed offrire insegnamenti che valgono per tutti: la doppia fila o cambio a "catena" in gergo ciclistico, è una tecnica per imparare a tenere la traiettoria, a non aprirsi verso il centro della carreggiata, a "limare la ruota" degli altri, a proteggersi dal vento mantenendo alta la velocità, passare dalla coda alla testa del gruppo acquisendo dimestichezza nel mezzo, abituarsi ai cambiamenti di ritmo e a quelle condizioni più simili alla gara. Tutte cose dal sapore prettamente tecnico-sportivo, che, rispettando il codice della strada, non potremmo fare, vanificando gran parte dello scopo dell'allenamento.

Quali misure suggerisci?

Condivido la scelta da molti avanzata di introdurre nel codice della strada l'obbligo, per chi sorpassa i ciclisti, di tenersi ad una distanza minima di mt. 1,5. Mi piace anche l'idea che i ciclisti in allenamento possano in futuro scegliere di essere accompagnati dalle scorte tecniche e da veicoli appositamente equipaggiati che ne segnalino la presenza, ma per me questo non basta ancora e vorrei fosse sfatata la convinzione che stare in fila indiana è sempre la cosa migliore.

Spiegaci allora questa tua tesi della doppia fila che sarebbe meglio della fila indiana.

Premetto, il mio ragionamento vale per gruppi di una certa consistenza e non per poche unità. Nella mia tesi, tramite calcoli matematici e fisici, attinenti alle misure di spazio, velocità e tempo è accertato che nella stragrande maggioranza dei casi, impiegando un tempo maggiore nel sorpasso e tenendo la ruota della propria vettura sulla linea di mezzzeria stradale, si metta maggiormente a rischio tutti: chi sorpassa, i veicoli che provengono nel senso contrario e gli stessi ciclisti che sono la parte debole. Quando invece, disponendosi in "doppia fila", l'ingombro longitudinale sulla corsia diminuirebbe acconsentendo un sorpasso in un lasso di tempo più breve, di circa un terzo in meno, riducendo in modo sensibile i tempi e i rischi per tutti i soggetti che sono coinvolti durante questa fase.



Mattia Casadei

Leonardo Metalli

Una idea che segna una prospettiva piuttosto diversa.

Personalmente ne sono molto convinto, soprattutto pensando che in tal modo sarebbe possibile coniugare le esigenze sportive dei ciclisti che si allenano, con quelle più generali della sicurezza stradale, a cui tutti noi dobbiamo contribuire. Voglio concludere dicendo che spesso, noi ciclisti, occupiamo la strada a tre, facciamo manovre strane o transitiamo in spazi in cui non si dovrebbe, ma se vogliamo il rispetto degli altri utenti della strada, dobbiamo metterci in testa che il primo esempio lo dobbiamo dare noi!

SAMBI
PERSONAL
BIKE

Via Marconi N° 75 - 48124 Ravenna

0544 1885711

christian.sambi@sambike.it



seguici su Facebook: Sambi Personal Bike

In arrivo il nuovo disciplinare!

Roberto Sgalla

Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato
Presidente della Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza della FCI

Misure più consistenti per le granfondo e abilitazione senza esame per gli appartenenti alle forze di polizia. Questa le novità maggiori.

Il disciplinare per le scorte tecniche alle competizioni ciclistiche compie quest'anno 16 anni. Un tempo sufficientemente lungo per consolidarne gli effetti e far maturare nuove idee. Infatti, il mondo delle competizioni è sempre in movimento, si evolve, corre veloce sulle strade come i ragazzi che devono essere scortati sempre in maggiore sicurezza. Per questo motivo, il testo del Disciplinare, nonostante i numerosi aggiornamenti, richiede ancora qualche intervento correttivo che il Ministero dell'Interno, d'intesa con la FCI ed il Ministero dei trasporti, ritiene utile predisporre. L'attenzione specifica è rivolta alle grandi manifestazioni. Infatti, mentre per le competizioni che vedono la partecipazione di non più di 200 concorrenti, il Disciplinare offre la massima protezione possibile, per le grandi manifestazioni (gran fondo soprattutto) è necessario prevedere misure aggiuntive idonee a garantire meglio la sicurezza dei concorrenti. Così, per le manifestazioni con più di 200 concorrenti, appare indispensabile prevedere la presenza al seguito della corsa di almeno 3 ambulanze o veicoli sanitari equiparati. Ed ancora: per tali manifestazioni, oltre al personale abilitato di scorta, deve essere prevista anche la presenza di almeno 4 persone in possesso della specifica tessera di motostaffettista rilasciata dalla Federazione Ciclistica Italiana ovvero dell'equipollente titolo rilasciato da un Ente di promozione sportiva, aumentati di 2 unità ogni cento concorrenti oltre i 200 concorrenti. Per le grandi manifestazioni, si avverte l'esigenza di disciplinare meglio il tema, importante anche per la sicurezza dei concorrenti, delle barriere protettive al traguardo, soprattutto per le gare più importanti. Il tema è caro anche alla Federazione Ciclistica Italiana che è già intervenuta con i regolamenti federali ma appare necessario sia inserita anche nel Disciplinare per le scorte come strumento di protezione passiva, alla stessa stregua di quella attiva rappresentata da personale di scorta ed ASA. Un'attenzione particolare è necessaria per le manifestazioni che vedono la partecipazione di oltre 1.000 concorrenti. In questi casi, si prevede che debba essere in ogni caso garantita la presenza di personale addetto ai servizi di segnalazione aggiuntiva per tutte le intersezione ed i punti sensibili del percorso. Nelle rotatorie aventi grande diametro o particolarmente complesse devono essere presenti almeno 2 abilitati. Il crescente numero delle manifestazioni mostra,

con tutta evidenza, che il numero degli scortatori abilitati, in alcune aree territoriali, non è più sufficiente e ciò sarà ancora più vero in relazione ai nuovi obblighi sopraindicati. Per questo motivo, raccogliendo una grande disponibilità delle associazioni di volontariato che raccolgano personale che svolge funzioni di polizia stradale, si è ritenuto opportuno che l'attestato di abilitazione per la scorta possa essere rilasciato senza esame a coloro che dipendono dalla Polizia di Stato, dall'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, della Polizia Penitenziaria o da Corpi o Comandi di Polizia Municipale o Provinciale e sono abilitati allo svolgimento dei compiti di polizia stradale da almeno 5 anni ovvero che sono stati congedati o dimessi senza demerito o posti in quiescenza dalle predette amministrazioni da meno di 5 anni.



Si tratta di misure che permetteranno una crescita del livello qualitativo delle competizioni che impegnano molti concorrenti a tutto vantaggio della sicurezza di chi ha scelto, anche solo per passione, di fare questo bellissimo sport.

Misure che il Ministero dell'Interno sottoporrà alla valutazione della FCI per trovare poi la loro ufficializzazione con l'apposito decreto congiunto Mit e Interno.



11 12
Maggio 2019
Granfondo SQUALI
CARRERA
CATTOLICA & GABICCE MARE
APERTURA ISCRIZIONI LUNEDÌ 12 NOVEMBRE 2018



ANNA NERI
Abbigliamento per il ciclismo
www.annaneri.com
via XXV Aprile, 24 - 41037 Mirandola (MO)
Tel. 0535.21712 - Fax 0535.22192
info@annaneri.com

Scorte Tecniche e ASA in recupero

Dati 2018

Adagio, adagio ... ma in crescendo

Le motostaffette e le scorte tecniche tesserate alla FCI

Regioni/Compartimenti	2017 scorte tecniche	2017 A.S.A.	2018 scorte tecniche	2018 A.S.A.
Polizia Stradale				
ABRUZZO e MOLISE	43	110	64	79
CALABRIA	2	0	2	0
CAMPANIA e BASILICATA	37	0	38	0
EMILIA-ROMAGNA	162	838	162	919
FRIULI VENEZIA GIULIA	116	0	128	0
LAZIO ed UMBRIA	136	350	143	379
LIGURIA	77	39	65	22
LOMBARDIA	321	313	299	224
MARCHE	75	252	75	322
PIEMONTE e V. D'AOSTA	151	214	94	349
PUGLIA	28	39	32	67
TOSCANA	203	885	214	986
SARDEGNA	23	0	23	0
SICILIA	24	0	46	0
TRENTINO A.A. (+ Belluno)	33	317	83	526
VENETO (escluso Belluno)	143	861	167	826
TOTALI NAZIONALI	1.574	4.218	1.635	4.699

(Dati aggiornati al 15.8.2018)

	2014	2015	2016	2017	2018
Abruzzo	21	27	21	24	33
Basilicata	25	23	19	18	16
Bolzano	7	5	0	6	6
Calabria	2	4	0	2	2
Campania	6	6	9	9	8
Emilia-Romagna	128	120	125	117	105
Friuli V.G.	53	51	60	92	93
Lazio	5	23	5	33	24
Liguria	48	51	44	44	48
Lombardia	262	259	257	227	245
Marche	56	53	62	54	52
Molise	0	3	5	3	3
Piemonte	57	55	67	70	71
Puglia	7	18	10	10	5
Sardegna	0	0	0	0	0
Sicilia	0	0	0	0	0
Toscana	166	163	153	155	155
Trento	50	52	60	67	72
Umbria	25	7	6	5	7
Valle D'Aosta	4	3	3	2	1
Veneto	101	139	134	133	143
TOTALE*	1.023	1.062	1.040	1.071	1.089

(*) Il totale 2018 comprende 227 motostaffette e 862 scorte tecniche

Da un punto di vista prettamente numerico le scorte tecniche sembrano avere acquisito maggiore fiducia in se stesse, tornando a crescere per il secondo anno consecutivo, con uno specifico più 3,9% sul 2017. Ancora lontane dal picco massimo del 2013, quanto raggiunsero le 1.842 unità, tuttavia pur sempre una situazione di progressivo recupero. Finalmente un segno di risveglio anche da parte degli ASA: più 11,4% rispetto l'anno precedente. Un risultato quasi straordinario, che inverte la tendenza negativa degli ultimi anni, dove questa figura era scesa dalle 7.644 unità del 2013 alle 4.218 del 2017, con una perdita secca del 45%. Una boccata di ossigeno quindi per il morale di questo piccolo esercito della sicurezza, seppure sconosciuto in cinque regioni d'Italia. La crescita delle scorte tecniche e degli ASA non è omogenea, ci sono anche realtà che arretrano, ma questo sarà oggetto di valutazione delle singole regioni.

Un lieve aumento dell'1,6% sull'anno scorso, consolida un numero di motostaffette e scorte tecniche tesserate alla FCI, che sembra destinato a segnare il limite potenziale di queste categorie alle condizioni attuali. Per la legge dei piccoli numeri le variazioni percentuali in diversi casi perdono gran parte del loro significato, può bastare, quindi indicare, che tengono il passo il Piemonte, il Friuli V.G., la Toscana, Bolzano, la Calabria e il Molise; crescono la Lombardia, il Veneto, la Liguria, l'Abruzzo, l'Umbria e Trento; calano o flettono leggermente l'Emilia-Romagna, le Marche, il Lazio, la Campania, la Puglia, la Basilicata e la Valle d'Aosta. La Sicilia e la Sardegna continuano a non avere alcuna motostaffetta o scorta tecnica tesserata alla FCI, il che, visti anche gli scarsi numeri di alcune altre regioni, lascia supporre quantomeno una "fragile" applicazione dell'indirizzo federale di fare esclusivo uso di personale abilitato. Di contro sembra rafforzarsi la preparazione di quelli già tesserati, dove le motostaffette abilitate anche a scorta tecnica passano dal 70% all'80% del totale.



“Usa la bici in sicurezza” L’umiltà e la passione di Ivan Basso Paolo Broggi



Ha smesso di pedalare nel 2015 ma non si è mai fermato e il ciclismo continua ad essere al centro della sua vita. Non più solo corse, per Ivan Basso, ma la pratica delle due ruote vissuta in tutte le sue mille sfaccettature con un punto che brilla in modo particolare: la sicurezza.

«Mi sono innamorato della bicicletta sin da bambino, con la bicicletta ho tagliato traguardi bellissimi e ho imparato anche il valore della sconfitta. Per questo mi sono impegnato e mi impegno su più fronti nel campo della sicurezza: da una parte con progetti che possano insegnare ai bambini l’utilizzo più corretto di questo straordinario giocattolo a due ruote e dall’altra progetti che aiutino i ciclisti a vivere la strada nel modo migliore e a convivere con gli automobilisti».

Argomenti forti che richiedono un impegno concreto. «Vivo da sempre a Cassano Magnago, tra Milano e Varese, in una zona molto trafficata, vicina a Malpensa: sento in maniera evidente l’importante di trovare spazi per chi pratica il ciclismo. Per questo quando il comune di Gallarate mi ha contattato, ho risposto in maniera entusiastica».

Ci racconti qualcosa di questi progetti?

«Con il progetto “Usa la bici in sicurezza” abbiamo portato centoventi bambini a pedalare in una zona sicura, abbiamo insegnato loro ad indossare il casco, a usare correttamente le luci, a muoversi su un circuito. C’erano anche quattro bambini che non erano mai saliti in bicicletta: li abbiamo aiutati a farlo. Questo è un punto su cui riflettere: non è normale avere a che fare con un bambino che non sa andare in bicicletta... ».

E per i più grandi?

«Sempre con il comune di Gallarate abbiamo posizionato cartelli stradali che invitano gli automobilisti a rispettare la distanza di 1,5 metri quando sorpassano i ciclisti. Sono cartelli che il codice della strada ancora non prevede, ma sono comunque utili per cercare di favorire il massimo rispetto reciproco tra automobilisti e ciclisti».

Avete stilato anche un decalogo.

«Sono consigli semplici e pratici, ma essenziali per una buona convivenza. Solo in Lombardia, nel triennio 2014-2016, la stima del costo sociale legato ai sinistri stradali, risulta di poco inferiore ai 9 miliardi di euro, di cui 1 riguarda i sinistri in bicicletta. Se in città si registra 1 morto ogni 100 incidenti, fuori città il numero è di quattro volte superiore. Sono numeri che non possiamo continuare ad accettare».

E ancora: «Il progetto è stato avviato dopo una serie di incidenti che hanno avuto come vittime i ciclisti, con la voglia di fare qualcosa di utile per la comunità. Non è affatto semplice trovare una soluzione e perciò abbiamo deciso di iniziare il nostro percorso spiegando come utilizzare la bicicletta senza correre rischi. Da qui è nato il decalogo trasformato in 44 cartelli posizionati lungo le principali arterie viabilistiche di Gallarate. Sono poi seguiti il Bici-Day con la chiusura al traffico dell’intero centro cittadino; gli

incontri con le scuole elementari; la tavola rotonda con la presenza di Gianni Bugno e di Marco Scarponi, fratello di Michele, e ora l’introduzione dei cartelli “salvaciclisti”. Non pensiamo affatto di avere risolto il problema, ma il successo ottenuto da tutte le nostre proposte ci fa capire di essere sulla strada giusta». Per la vostra campagna è arrivato anche un riconoscimento prestigioso attraverso le parole di Roberto Antonio Sgalla, Direttore centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti speciali della Polizia di Stato.



«È vero. Le parole del prefetto Sgalla - “La campagna dell’amministrazione di Gallarate merita il mio plauso e quello di tutti: si tratta sicuramente di un esempio da seguire” sono state per noi un incentivo molto importante per continuare. Nessuno ha la bacchetta magica per assicurare la massima sicurezza a chi va in bici, ne parlo spesso con Alberto Contador: in Spagna c’è una grande mobilitazione in difesa dei ciclisti e si sta lavorando per arrivare ad una legge di Stato. Tanto io quanto Alberto siamo convinti, comunque, che qualsiasi iniziativa possa essere importante e che anche piccoli gesti possano portare ad un miglioramento della situazione generale. Educazione, buon senso e rispetto del codice della strada e di tutti gli utenti, qualunque sia il mezzo che pilotano: queste devono essere le linee guida per far sì che tutti possano continuare a divertirsi in bicicletta, vale a dire con quel giocattolo che è capace di affascinare tutti».

**A RAVENNA HA APERTO
UN NUOVO PUNTO VENDITA E ASSISTENZA CONTESSI**
(VIA FAENTINA 211H- FORNACE ZARATTINI)

MICHELIN
EUROMASTER

PNEUMATICI
ASSISTENZA MECCANICA
COLLAUDO AUTO E MOTO

RAVENNA
Via Romea, 134 Tel.0544 472229
Via Faentina, 82 Tel.0544 500976
Via Faentina (Fornace Zarattini), 211H
Tel. 0544 502222

1911
CONTESSI CARLO
pneumatici e assistenza
www.conteSSiGomme.com

**23° GRANFONDO
VIA DEL SALE**
5 MAGGIO CERVIA
FANTINI CLUB

ACST
VIA EMILIA
COMUNE DI CERVIA

SPORT TRAVEL
Fantini Club
SPORTUR

Iscrizioni su: granfondoviadelsale.com

PREMIO ²⁷ SICUREZZA

conferito a

RAFFAELE BABINI

Direttore di Corsa

LA SICUREZZA VIENE SPONTANEA

Raffaele Babini è il prototipo del direttore di corsa che in assoluto vorresti avere nelle tue gare. Vederlo all'opera o collaborare con lui è come essere ogni volta a scuola. Il percorso di gara, con tutti i suoi punti critici, lo conosce come avesse il navigatore in testa; conosce e sa come reperire tutte le autorizzazioni e le ordinanze necessarie; ha grande cognizione e capacità di rapporto con tutti i collaboratori, dalle Forze di Polizia ai volontari, dalla segreteria agli addetti alle strutture; non gli manca mai il tempo per dedicarsi all'approfondimento di questo o di quel particolare; sa trovare le alternative a quel che all'ultimo momento manca; non lo vedi mai agitato e mentre la frenesia avvolge le fasi imminenti della partenza, lui infonde tranquillità. In corsa lascia lavorare chiunque dimostri di saper lavorare e non ha bisogno di dare ordini, perché l'ordine l'ha costruito prima; lo vedi quasi sempre accucciato nel sedile posteriore dell'auto a telefonare a destra e a manca per assicurarsi che tutto progressivamente si attivi come predisposto; se dice qualcosa o interviene, lo fa con garbo e competenza, con quell'autorevolezza che non puoi non riconoscergli. Non disdegna di dirigere anche corse minori, per gli amici, quasi come per rilassarsi, ma anche in questi casi vuole conoscere tutto prima, aiutandoti così in quello che ti manca; non è di quelli che si presenta solo la mattina della gara, quasi si trattasse di un giro in vetrinetta. Babini lavora in grande, perché non trascura le cose piccole. È così che la sicurezza gli viene spontanea.



Albo d'Oro

- 2017 FCI - Comitato Regionale Marche
- 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 Protospataro (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 Bussacchini 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)

partnership



Ciclismo

Babini, una vita di ciclismo e di sicurezza

Giuseppe Figini



E' difficile condensare una carriera ciclistica iniziata a metà degli anni 1960 che ha visto – e vede – il suo titolare attraversare, in molteplici ruoli e funzioni, il ciclismo in differenti espressioni. Titolare di questa storia, intimamente legata sempre e comunque a una sempre fresca passione ciclistica, è Raffaele Babini, nato a Solarolo (Ravenna), il 10 febbraio 1950. Il comune romagnolo è connotato da straordinario DNA ciclistico che ricorda i nomi, per limitarci ai più noti, di Giuseppe "Pipaza" Minardi, Vito Ortelli, Davide Cassani, Fabiano Fontanelli, unitamente a vari altri protagonisti. E' l'indice di una passione e di una cultura delle due ruote che in zona ha fertili e peculiari espressioni in ambito di costume e storia. Già nel 1966 Raffaele Babini percorre la trafila da esordiente a dilettante acquisendo 26 vittorie indossando le maglie della Solarolese, dell'U.C. Castel Bolognese, del Pedale Ravennate e della Salvarani Juvenes della Repubblica di S. Marino.



Nel giugno 1971 è l'incolpevole vittima di una grave caduta nella zona di Brescia con conseguenze pesanti che richiedono quasi due anni per il ristabilimento. Un forte rammarico per Babini che aveva in tasca un contratto quale professionista nella Cosatto, squadra friulana diretta dall'imolese Diego Ronchini capitanata da Vito Taccone. Dopo il servizio militare nel reggimento Savoia Cavalleria di Merano, riprende a correre nel 1973 conseguendo buoni risultati fra i dilettanti. La malasorte lo prende ancora di mira con un'altra seria caduta, sempre sulle strade, per lui sfortunatissime, della Lombardia e per cui abbandona definitivamente l'agonismo pedalato, non però la passione per il ciclismo. Eccolo quindi conseguire nel 1975 l'abilitazione a giudice di gara e, nel frattempo, direttore di corsa regionale (all'epoca non c'era incompatibilità in materia). Poi è dirigente della Ciclistica Solarolese fino al 2000 e dal 2017 presidente S.C. Faentina. Raffaele Babini, quale lavoro, per oltre trentacinque anni, opera professionalmente nei quadri della polizia municipale di Solarolo fino a raggiungere l'incarico di comandante in un comune dove non esistono semafori. E' un addendo, non secondario, anzi importantissimo, pure in visione della sua peculiare preparazione e competenza nell'ambito della sicurezza nel senso più esteso. E' una "gavetta" assai formativa con un lungo "curriculum" nelle due vesti e il tempo libero dedicato sovente, quasi in esclusiva, alla sua passione ciclistica, intessendo una capillare "rete" di conoscenze sul territorio, grazie anche alla sua attività lavorativa, con colleghi delle differenti polizie locali e a tutte le forze dell'ordine. Lo sviluppo della sua carriera ciclistica è come direttore di corsa dopo che la FCI, a metà degli anni 1980 circa sancisce l'incompatibilità fra il ruolo di giudice di gara e quello di direttore di corsa e organizzazione.

Nel 1985 ottiene l'abilitazione per le gare nazionali e internazionali della categoria dilettanti e, subito l'anno seguente, il 1986, quella per i professionisti. E' poi un "crescendo rossiniano" per la sua

attività, in ogni ambito e categoria, con la sua consueta serietà e massima disponibilità, circondandosi anche di validi collaboratori, rifiutando per formazione e carattere, il ruolo di "capo" ma esercitandolo mettendo sempre in pratica la collaborazione massima con tutte le componenti, sentendo sua la funzione di "servizio", nell'accezione migliore del termine, senza personalismi, verso tutti. E in questo quadro la "sicurezza" non è una parola fine a se stessa ma profondamente sentita e praticata. Nelle corse, oltre al collaudato sistema di radioinformazioni, Babini dispone sempre di una rete aggiuntiva di c.b., i famosi baracchini, che gestisce per incrementare informazioni di viabilità, lasciando liberi i canali di Radioinformazione e con il suo cellulare sempre collegato con i colleghi delle polizie locali, soprattutto in terra d'Emilia-Romagna. Ha operato con l'U.S. Imolese, dove ha appreso parecchio da un maestro come Nino Ceroni, poi con il G.S. Emilia

e le molteplici corse organizzate dal "patron" Adriano Amici, Giro del Trentino, campionati italiani e altro, tanto altro, spendendosi sempre e comunque in ogni categoria ed essendo sempre attivo nei corsi e nelle commissioni federali per la formazione e la gestione dei corsi per Direttori d'Organizzazione. Nel 2008 è chiamato a operare nello staff "direzione corsa" di RCS Sport diretto da Mauro Vegni che, con Angelo Zomegnan, aveva individuato in Babini le caratteristiche adatte per integrare il settore, affiancando Stefano Allocchio e Rosella Bonfanti dopo il ritiro di una coppia di valore come Giorgio Albani e Giacomo Fini che avevano operato dapprima già con Vincenzo Torriani e poi con Carmine Castellano. Ed è sempre con spirito di servizio e l'attenzione alla sicurezza di tutti che Raffaele Babini interpreta il ruolo di direttore di corsa.





Abbiatè pietà di noi È sempre colpa del motociclista ...

Per tenere bloccato il traffico agli incroci e per segnalare gli ostacoli sulla carreggiata che i corridori potrebbero non vedere, quante volte i motociclisti della scorta sono costretti a fermarsi e poi ripartire, compiendo ogni volta il complicato sorpasso dei corridori a gruppo compatto? Oggi, tra rotonde, spartitraffico, isole pedonali, paletti di limitazione, ecc., la media è di un ostacolo a chilometro, tutti meritevoli di segnalazione, senza aggiungere la presenza di certi veicoli fermi sulla strada, anch'essi degni di attenzione. Si prenda una gara Juniores di 120 km, con la normale scorta di otto motostaffette, di cui almeno tre fisse sui primissimi e le altre a coprire il resto dei corridori con anche il compito "sporco" delle segnalazioni. Fateci i conti ed il numero dei sorpassi che questi motociclisti dovranno compiere vi sembrerà assurdo;

prendere una borraccia, le ruote delle bici che si toccano tra loro provocando sbandamenti e ogni tanto qualche ammucchiata. In questi casi il rischio che il motociclista si ribalti con la propria moto insieme o addosso ai corridori è davvero forte. Tanto forte da indurre un discreto numero di motociclisti a tenersi fuori da queste situazioni di mischia, preferendo azioni meno stressanti come quella di starsene sempre davanti ai corridori, meglio ancora se a ruota dell'inizio gara. Difficoltà più o meno contenibili, che vanno gestite con molto buon senso, che però rilevano un aspetto poco conosciuto e davvero molto antipatico: ogni qualvolta avviene una caduta dentro al gruppo in cui risulta coinvolta anche una moto, la colpa è sempre e soltanto del motociclista, «che ha fatto cadere i corridori». Santo Iddio, mai una volta che si pensi siano



oggettivamente impossibile. Potete tentare di equilibrare il conto osservando che poi, a lato pratico, segnalando solo le situazioni essenziali, i sorpassi necessari diventano molto meno. Ma pensateci bene, perché poi, una volta rifatti i conti, vi sembrerà spaventosamente alto il numero degli ostacoli che rimarranno senza segnalazione. Si potrebbe fare di meglio? Forse sì, forse no tanto. Comunque una cosa servirebbe: stabilire che nelle gare regionali, le rotonde devono essere superate solo a destra, tranne i casi decisi dall'organizzatore, riducendo sensibilmente le fermate dei motociclisti necessarie per questi passaggi. Superare il gruppo compatto, per chi non lo sapesse, è una operazione da cuore-ingola: i corridori che tendono a non darsi spazio, la strada che improvvisamente si restringe per la presenza di un veicolo fermo, gli spartitraffico che impongono repentini cambiamenti di traiettoria, i corridori che tagliano improvvisamente strada per

stati i corridori a far cadere il motociclista. A fine gara i diesse ti vengono a cercare, sono arrabbiati, rivendicano i danni delle bici rotte dei loro ragazzi e tutto sulla base di un solo presupposto: la colpa è del motociclista! Per favore, possiamo trovare un modo più calibrato di ragionare su queste situazioni? Se il motociclista ha sempre torto, vogliamo allora stabilire che le fermate dei motociclisti della scorta da domani saranno soppresse e quindi aboliti i sorpassi dei corridori? E' una scelta. A noi motociclisti andrebbe molto meglio. Se invece la soluzione fosse ritenuta una pura provocazione, allora si provi ad avere una più corretta considerazione per i compiti affidati necessariamente alle moto della scorta, che stanno a fianco dei corridori per aiutarli, per difenderli e non per prendersi le colpe tutte le volte che qualcosa va storto.

E' eccessivo dirlo, ma, abbiatè pietà di noi...

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

anelli

showroom

arredare assistiti

Seguici
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

8 domande a Gianni Bugno

Gianni Bugno, l'ex Campione che tutti conoscono, al suo terzo mandato di presidente del CPA (Cyclistes Professionnels Associés), l'associazione internazionale per la tutela dei corridori professionisti, più volte intervenuto durante la stagione denunciando circostanze e fatti con prese di posizione molto nette.

Con lui proviamo a sintetizzare un 2018 che per la sicurezza è stato quantomeno "problematico".

Caro Gianni, nel corso dell'anno, quali sono stati gli episodi negativi che ti hanno maggiormente colpito?

Mi sono un po' infuriato quando ho visto transenne di plastica volare al passaggio dell'elicottero, oppure persone dell'organizzazione far cadere i corridori immediatamente dopo al traguardo quando questi erano ancora in piena velocità.

Nelle gare professionistiche i livelli organizzativi ed il personale utilizzato devono necessariamente essere di profilo adeguato. Quello che però mi ha colpito particolarmente è quanto accaduto all'Uder23 Michael Antonelli nella Firenze-Viareggio di quest'anno. Una caduta accidentale, ma con conseguenze drammatiche, che ha colpito il cuore di ciascuno di noi, che ci fa sentire vicini alla sua famiglia e alla sua società, così come alla necessità di riflettere sul come fare per dare sempre maggiore sicurezza ai nostri ragazzi. **Tra le tante gare osservate, ci sono soluzioni innovative che gli organizzatori hanno messo in campo e che hai particolarmente apprezzato?**

Giro d'Italia di quest'anno, arrivo sullo Zoncolan. Quel straordinario cordone di volontari per garantire un transito sicuro ed ordinato dei corridori, va citato non solo per la sua consistenza ed efficacia, ma anche come indicatore di una mentalità organizzativa evoluta, per la quale si decidono cose straordinarie solo se hai la consapevolezza e le condizioni di poterle governare compiutamente. **La riduzione da 200 a 176 partenti, voluta dall'UCI per migliorare la sicurezza, è davvero servita?**

No, non è servita a niente, le cadute ci sono state ugualmente, con la conseguenza che anziché aumentare la sicurezza abbiamo diminuito l'occupazione, meno posti di lavoro per corridori e tecnici. **Radioline e freni a disco, due argomenti che vedono ancora opinioni divergenti, qual è la posizione del CPA?**

Le radioline è auspicabile che restino, in diversi frangenti aiutano i corridori a farsi prudenti per evitare guai peggiori, ma nell'immediato futuro sarà opportuno sostituire i vecchi apparati tradizionalmente collocati sul dorso dei corridori, assai pericolosi in caso di caduta, con apparati più moderni, tipo bluetooth, nascosti sotto la sella. Favorevoli anche all'uso dei freni a disco purché dotati di quelle precauzioni più volte indicate (spigoli arrotondati e schermo protettivo del disco) auspicandone nel contempo la più rapida diffusione fino ad interessare la generalità dei corridori. Una condizione di uniformità necessaria per poter realizzare anche un'assistenza meccanica rapida ed efficace, talvolta oggi messa in imbarazzo per le troppe differenze di equipaggiamento delle bici, con conseguente danno per i corridori.

Il protocollo in caso di condizioni meteorologiche estreme, introdotto nel 2016, ha trovato applicazione risolvendo casi concreti, oppure, tutto è continuato col semplice buon senso degli organizzatori?

Ci sono stati casi di applicazione concreta come nella Milano-San Remo dell'anno scorso, dove si decise di evitare il Turchino. Ma in generale è quasi sempre stato sufficiente il buon senso degli organizzatori. Il fatto però, che grazie a questo protocollo, in ogni manifestazione fosse presente un delegato in rappresentanza dei corridori, è stato di grande sollievo nella convinzione di essere più attrezzati ad affrontare i casi estremi.



Le gare dei professionisti, in particolare le "classiche", vedono una presenza massiccia di moto per fotografi, operatori tv ad altro ancora. Ripetute le circostanze che hanno visto ciclisti e motociclisti cadere insieme. Non credi che la situazione sia ad un punto limite?

Stiamo chiedendo agli organizzatori di contenere il numero di queste moto evitando quelle non strettamente necessarie. Nel contempo, rivendichiamo anche una loro migliore gestione affidando il compito a "regolatori" davvero professionali, scelti in modo accurato, dotati di buona esperienza.

Oggi, gareggiare su strada, è come un esercizio acrobatico tra spartitraffico, rotonde, isole pedonali, paletti di segnalazione e tante altre diavolerie, causa di tante cadute anche serie. Dobbiamo passivamente rassegnarci a tutto questo oppure qualcosa può essere fatto per contenerne le conseguenze?

Purtroppo queste sono le condizioni e se c'è un ostacolo i corridori devono per forza scansarlo. Possiamo raccomandare agli organizzatori di scegliere i percorsi più adatti, ma anche per loro spesso esistono scelte obbligate. Tuttavia, qualcosa può essere fatto. Occorre agire perché la maggioranza degli ostacoli siano superabili da entrambi i lati; le transenne siano disposte nei punti in cui serve incanalare i corridori verso restringimenti che non diventino degli improvvisi colli d'imbuto; fare uso di cordella bicolore per evitare incertezze di percorso. Serve inoltre molta professionalità nel fare le segnalazioni dei pericoli da parte del personale dell'organizzazione, dove queste non di rado appaiono insufficienti o poco comprensibili, penalizzate anche dal fatto che in Italia si effettuano in un modo e all'estero con altri modi ancora. Per noi del CPA valgono le modalità di segnalazione stabilite dall'UCI e queste vorremmo vederle applicate anche in casa nostra. Aggiungo che in ogni caso qualche freno ai comportamenti più pericolosi dei corridori è stato posto con l'introduzione delle sanzioni, fino all'espulsione dalla gara, per chi transita sul marciapiedi, piste ciclabili o non rispetta tassativamente il rosso dei passaggi a livello.

Un sogno per il futuro del nostro ciclismo?

Più sicurezza. Vorrei che le cadute fossero ridotte soltanto a quelle davvero accidentali, evitando tutte quelle che in un qualche modo derivano da comportamenti negligenti e da precarie soluzioni organizzative.

EthicSport



ASA, la saggia soluzione del Piemonte

Giovanni Vietri

Presidente Comitato Regionale FCI Piemonte

A seguito di problematiche sorte tra le figure della Protezione Civile (fondamentali per garantire la sicurezza nelle gare ciclistiche del territorio piemontese), che come da nuove disposizioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri, non potevano più effettuare servizi legati alle corse ciclistiche, il Comitato Regionale Piemonte F.C.I., nel 2017 ha

supervisione del responsabile regionale della Commissione Sicurezza Marco Rocca e il docente formatore Luca Asteggiano. Ad oggi (mese di settembre 2018), sono stati formati circa 350 nuovi A.S.A., tra le provincie di Torino, Alessandria e Cuneo. Entro la fine dell'anno è in previsione l'organizzazione, in provincie diverse, di almeno 7/8 nuovi



preso contatti con gli Assessori allo Sport e alla Protezione Civile della Regione Piemonte, ai quali ha proposto l'avvio di un piano straordinario per il reclutamento di un congruo numero di volontari A.S.A., prevedendo una serie di corsi formativi atti a fornire le necessarie competenze a ricoprire il ruolo indispensabile per operare con sicurezza nelle postazioni assegnate e, contestualmente, aumentare in modo significativo l'attuale contingente delle figure già esistenti ed operanti sul territorio.

Tale proposta, del mese di dicembre 2017, si è poi concretizzata con la sottoscrizione tra le parti, del "Protocollo d'intesa tra la Regione Piemonte e la Federazione Ciclistica Italiana - Comitato Regionale Piemonte", alla firma hanno presenziato il Presidente del Comitato Regionale FCI Giovanni Vietri, l'Assessore allo Sport e Polizia Locale della Regione Piemonte Giovanni Maria Ferraris e l'Assessore Ambiente e Protezione Civile Alberto Valmaggia.

In sintesi la Regione Piemonte, in accordo con le Organizzazioni di Volontariato di Protezione Civile con essa convenzionate, si è resa disponibile a ricercare nell'ambito dei propri associati, le figure da formare tramite i corsi A.S.A. e da impiegare, successivamente, senza le divise e le insegne della protezione civile, a supporto delle Forze di Polizia nell'ambito delle competizioni ciclistiche su strada. Tale accordo prevede la formazione di 1.000 A.S.A., i relativi costi sono a totale carico della Regione Piemonte, sotto la

corsi, che consentiranno il raggiungimento del numero prefissato (1.000) di A.S.A. "formati". Durante i Campionati Italiani Strada Donne Elite e Juniores, svoltasi in provincia di Torino, molti addetti formati grazie al Protocollo d'intesa, hanno prestato servizio ai bivi garantendo una adeguata sicurezza alle manifestazioni. Questo sarà ripetuto per i Campionati Italiani Crono Professionisti e durante le due gare piemontesi aperti ai professionisti Milano-Torino e Gran Piemonte.



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

OSCAR

ELETTRONICA
www.oscarelettronica.it

Via Romea Sud, 122/a
Ravenna

Il delicato compito del commentatore TV **Rai Sport** Silvio Martinello (RaiSport)

L'ormai tradizionale appuntamento con il "Giorno della Scorta", giunto alla 27° Edizione, è l'occasione per il mondo del ciclismo di confrontarsi sullo spinoso tema della sicurezza. Tema caldo, e sempre d'attualità. Purtroppo anche la stagione trascorsa è stata rovinata da incidenti più o meno gravi, che obbligano a tenere alta l'attenzione ed a non distrarsi. Il ruolo che la TV ed i suoi operatori può e deve avere, è quello di denunciare inadempienze che anche ad alto livello a volte ancora si vedono. Nello svolgere questo straordinario lavoro, che spesso dipingo con convinzione, un privilegio, ci si trova anche a dover commentare situazioni complicatissime, di fronte ad incidenti gravi, con poche informazioni a disposizione, spesso frammentarie che impongono massima cautela. Il tragico incidente di Wouter Weylandt nel 2011 non mi sono trovato a gestirla direttamente, all'epoca lavoravo dalla regia, avevamo maggiori informazioni di Pancani e Cassani che allora erano impegnati in telecronaca, ma eravamo già a conoscenza del tragico epilogo, che non poteva però essere divulgato, e non fu facile continuare a lavorare. All'ultima edizione della Parigi Roubaix si è consumata la tragedia di Michaels Goolaerts, il giovanissimo corridore belga non ancora ventiquattrenne, caduto dopo essere stato colto da un malore. L'emozione colse tutti in serata, quando arrivò la tragica notizia che purtroppo non ce l'aveva fatta. Durante la corsa in postazione arrivavano notizie frammentarie, che deontologicamente non si potevano divulgare. In questi casi non deve essere la notizia, anche dopo averla accertata, ad avere la precedenza, ma il buon senso. Il rispetto per i familiari e per il panico che questi tragici momenti provocano, non possono essere sacrificati per dovere di cronaca. Il governo mondiale del ciclismo lo scorso anno prese delle decisioni importanti che si ponevano come obiettivo il miglioramento della sicurezza, limitando il numero dei partecipanti alle corse. Direi che alla prova dei fatti, le scelte fatte si sono rivelate inutili, si continua infatti a cadere molto, forse più di prima, testimoniando che il problema non è da ricondurre al numero di corridori in gara, ma ad altro.

Personalmente ritengo che ogni discussione in merito debba partire dall'accettazione di un concetto, banale se vogliamo ma fondamentale, ovvero nel ciclismo si è sempre caduti, e non esiste modo per eliminare le cadute totalmente. Esiste però la possibilità di lavorare per provare a limitare gli incidenti, per lo meno quelli che si possono ricondurre a segnalazioni errate, o comportamenti non idonei da parte di addetti autorizzati presenti in corsa. Il lavoro si può fare solo in questa direzione, non vedo altre vie da seguire. Sulle dinamiche di corsa non è possibile intervenire, sul resto sì.



L'attraversamento delle città piccole o grandi esse siano, è ormai diventato un toboga per chi è impegnato in una corsa ciclistica, ed un vero incubo per gli organizzatori, non è solo la discesa o la curva pericolosa a destare preoccupazioni, ma soprattutto gli attraversamenti cittadini, con gli innumerevoli spartitraffico, le rotonde, i rallentatori di velocità, oltre ai soliti marciapiedi o cordoli di vario genere. Le difficoltà aumentano, di pari passo deve aumentare la professionalità degli addetti alla sicurezza, imperativo continuare a lavorare sulla loro formazione e sul loro costante aggiornamento.



UISP
sportpertutti
Ciclismo Nazionale

SEGRETERIA UISP CICLISMO
Bologna Via Riva di Reno 75/3
051-225881 - mail: ciclismo@uisp.it



Cartelli per ciclisti disegnati dagli studenti

Il Comune di Faenza coinvolge i ragazzi dell'Istituto "Persolino-Strocchi"



“Non si va in bici sotto i portici”, “per attraversare sulle strisce pedonali scendi dalla bici”, “telefonino, cuffie e auricolari ti espongono a pericoli”, “in bici rispetta i sensi unici”.

Questi alcuni dei richiami scritti su 120 cartelli realizzati dagli studenti dell'indirizzo Grafica dell'istituto professionale "Persolino-Strocchi" di Faenza.

Cartelli disseminati quest'anno lungo le piste ciclabili di Faenza, frutto di un progetto pensato dal Comune, con l'ausilio della Polizia Municipale ed il coinvolgimento della classe 1^a B dell'istituto Persolino-Strocchi, all'interno delle iniziative del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.



Una scelta innovativa, per far vivere agli studenti una esperienza che oltre a sensibilizzarli sul tema della sicurezza stradale, come dice il comandante della Polizia Municipale Paolo Ravaioli: «*li portasse a confrontarsi con la propria conoscenza dell'argomento, interiorizzandone il contenuto, facendolo diventare un messaggio permanente per tutti i cittadini*».

Un progetto che per l'Assessore alla sicurezza Andrea Luccaroni «*innesca un circolo virtuoso in cui i giovani possono formare gli adulti su temi importanti, come quelli che riguardano gli utenti deboli quali pedoni e ciclisti*».



Soddisfatta la Prof. Marilena Benini che, come insegnante, lavorando a una commessa reale, ha visto i suoi allievi «*mettere alla prova le loro capacità, focalizzando l'attenzione su problemi concreti, crescendo come cittadini, imparando a comportarsi correttamente nella quotidianità dei loro percorsi*».

Compiaciuti infine Veronique Salvatori e Francesco Babini, i due studenti che hanno personalmente progettato e sviluppato quello che in grafica si chiama il layout dei cartelli, a loro dire «*una esperienza molto utile, per apprendere e fissare certi concetti inerenti alla sicurezza stradale dei ciclisti e dei pedoni, che possono servire a ragazzi ed adulti, che spesso sottovalutano l'importanza di azioni quotidiane che possono procurare danni, anche permanenti*».



Un progetto, una esperienza, un risultato, che avrà un suo spazio ed un suo riconoscimento anche all'interno dei lavori del Giorno della Scorta, perché lo merita davvero.



L'attività 2018 del G.S. Progetti Scorta



Una stagione senza particolari scossoni, che impegna tutte le potenzialità dell'organico, senza danni o incidenti significativi, può benissimo essere considerata una stagione di "ordinaria amministrazione".

Se però osserviamo attentamente i numeri e le cose davvero fatte, ecco allora che l'ordinarietà può diventare un'straordinaria stagione di passione ed efficienza operativa, che pochi possono vantare.

Con 42 soci operativi, si è data assistenza a 126 eventi, di cui 121 gare ciclistiche, per un totale di 904 servizi individuali.



Cesenatico, 16 marzo



Bologna, 10 febbraio

Dalle gare giovanili a quelle internazionali, compresa la cronometro del Giro d'Italia. Qualcosa di più dell'anno scorso nonostante un lieve calo delle gare federali. Una stagione non di sole scorte, non di soli servizi ausiliari, ma anche di tanta voglia di spendersi per la formazione e la promozione della sicurezza.

Oltre agli aggiornamenti indetti dalla FCI, i motociclisti del G.S. Progetti Scorta hanno aggiunto conoscenze con l'organizzazione in proprio di tre incontri per l'approfondimento di altrettante questioni: tecniche di primo soccorso col Dr. Giovanni Sella; regole di casistica e norme tecniche con la responsabile regionale dei giudici di gara Giulia Laghi; "Diamo un Giro alla sicurezza" per ascoltare il pensiero di protagonisti di assoluto livello come il direttore del Giro d'Italia Raffaele Babini, il professionista Matteo Montaguti, lo staffettista RCS Marco Luccarini. Più consistente ancora lo sforzo compiuto per la promozione della sicurezza con la partecipazione come relatori al convegno del C.P. bolognese "L'assistenza sanitaria nelle gare ciclistiche; la lezione di sicurezza ai ragazzi del Consorzio Pedale Azzurro-Rinascita; l'organizzazione a Cesenatico della serata "La sicurezza si fa strada", dedicata agli atleti delle società romagnole, ed infine, l'inedito esperimento di coinvolgere gli "adulti" con l'organizzazione a Faenza dell'incontro "Ciclismo amatoriale, passione in sicurezza".



Ravenna, 2 febbraio

UNA STAGIONE DI (STRA)ORDINARIA PASSIONE



Faenza, 26 marzo

Un contributo alla promozione della sicurezza che, non dimentichiamolo, vedrà presto "anche" l'organizzazione della 27ª edizione del "Giorno della Scorta" insieme al raduno cicloturistico, mai pensato prima, per ringraziare le forze di polizia ed i volontari per il loro ammirevole impegno a favore della sicurezza stradale e di quella particolare del ciclismo. Si poteva fare di più? Può essere.

È per questo che stiamo già pensando all'anno prossimo.

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**



Scorta by night

**“Ambasciatori”
della sicurezza**

Se la Polizia Municipale di Cesenatico chiede aiuto alle Associazioni di volontariato per favorire lo scorrimento del traffico in una serata del tutto straordinaria, ecco allora l'esperimento di un servizio “by night” che cinque nostri motociclisti hanno svolto il 5 agosto, per evitare il grande “tappo”, in una serata balneare strapiena di turisti accorsi per la festa di Garibaldi e lo spettacolo dei fuochi d'artificio. Nulla di straordinario, ma straordinariamente efficace: presidiare gl'incroci più significativi con piccoli e rapidi interventi di viabilità, comunque vigilati dalla Polizia locale, giusto per impedire il formarsi di blocchi stradali o che gli automobilisti restassero prigionieri all'interno dei vari parcheggi.



Né più né meno che atti di “cortesia stradale”, senza pettorina “scorta tecnica”, svolti però da volontari esperti di traffico, per una serata all'insegna dell'ordine e dell'ospitalità, con tanto di lettera di ringraziamento da parte del Sindaco.

Da più parti e da più tempo, sono ormai in tanti i Comandi di Polizia Locale che, rivolgendosi ai Ministeri competenti, vanno sostenendo la necessità di attribuire ai volontari ASA e alle scorte tecniche, la facoltà di essere utilizzati anche oltre il tradizionale ambito delle gare ciclistiche, per interventi di viabilità sul territorio, per situazioni straordinarie o circostanziate, in ausilio alle Forze di Polizia ed una Pubblica Amministrazione sempre più a corto di organici e di risorse. L'esperienza suggerisce, come anche nel caso di Cesenatico, l'opportunità che questa proposta venga affrontata seriamente.

Albo d'Oro



2009
Pier Augusto Stagi



2010
Felice Gimondi



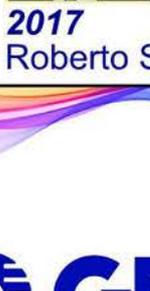
2011
Alfredo Martini



2013
Riccardo Magrini



2015
Silvio Martinello



2017
Roberto Sgalla



2010



2012
Vittorio Adorni



2014
Marino Amadori



2016
Adriano Malori



Viale 2 Agosto, 583 - BERTINORO (FC)  0543 448038 
gegraf@gegraf.it  www.gegraf.it 

I nostri "Angeli" del Ciclismo



Antonelli Silvano	Mattioni Mario
Bassi Gianluca	Menghini Valentina
Bertocchi Pierluigi	Micci Maurizio
Bramucci Andrea	Micheli Andrea
Brazzioli Anja	Moschini Tarcisio
Campini Stefano	Palmonari Alessandro
Casadei Mirco	Pasi Bruno
Catellini Valerio	Pederzoli Nicola
Coffari Stefano	Poli Michele
Evangelisti Edmeo	Pulizzi Salvatore
Feliciotto Aldo	Raffaelli Stefano
Folesani Paolo	Ranuzzi Flavio
Gatti Federico	Rinaldi Paolo
Giusti Sergio	Rocchi Riccardo
Gobbi Gilberto	Scalorbi Giampaolo
Grillo Agostino	Semoli Mattia
Lisena Mario	Spigato Flaviano
Maini Luca	Spina Tommaso
Maldini Sergio	Stagni Stefano
Mambelli Maurizio	Vincenzi Rinaldo
Mangano Giuseppe	Volpini Roberto



REPACK
REPACK

Massa Lombarda
ITALIA

+39 0545 971234
info@repack.it

APRI
CORSA 1

grafica
e accessori
per eventi sportivi



NUOVA  **OLP**
Antincendio, Protezione e Sicurezza

Ravenna, Via M. Monti, 38

info 0544 450902
nuovaolp.com



**Nell'ambito delle iniziative della 27^a edizione de
"Il Giorno della Scorta"
la S.C. La Roda-Reda in collaborazione con il G.C. Fausto Coppi
organizzano**



Faenza
25 novembre 2018
Omaggio alle Forze di Polizia
ed ai volontari per la sicurezza
nelle manifestazioni ciclistiche



PEDALA IN SICUREZZA ... VINCI LA

RADUNO CICLOTURISTICO AUTOGESTITO

APERTO A TUTTI I TESSERATI UISP, FCI, ACSI ED ENTI ADERENTI AL PROTOCOLLO FCI

Premio di partecipazione alle prime 20 società con almeno 5 partecipanti

WIND
più vicini

**NEGOZI
ESCLUSIVI**

Ravenna
Centro Commerciale ESP

Ravenna
Via IV Novembre, 21

www.cell-time.it