



14 febbraio 2011

RESOCONTO FINALE INCONTRI "PIU' SICUREZZA NELLE GARE CICLISTICHE"

TRASMISSIONI RADIO

Gli apparecchi CB attualmente in uso nelle categorie juniores, elite U23, allievi, non sono idonei: scarsa copertura (pochi km) e numerose interferenze esterne. Non permettono quindi di assicurare un servizio di buon livello e comportano il rischio (spesso riscontrato) di non poter trasmettere informazioni importanti ed urgenti alla Direzione di corsa, alle scorte tecniche o alla Giuria, ecc.

Dalle riunioni che abbiamo organizzato, è emerso che questo problema è stato sollevato già in passato da più parti ma mai realmente affrontato.

In Italia, la legge parla chiaro: si lavora LEGALMENTE con 2 canali CB sul 26 Mhz e 4 canali CB sul 43Mhz. Con queste frequenze non è assolutamente possibile effettuare collegamenti efficienti oltre 2-3 minuti di distacco in campo aperto. Pertanto, impossibile collegare i vari services, direzione, apri corsa, chiudi corsa, direzione sanitaria, scorte, giuria ecc. oltre queste distanze. In molte gare, ed in particolare nelle gare a tappe, il tempo massimo previsto è notevolmente superiore: 5, 10, 15, 20 minuti...

Ad oggi, il costo dell'attrezzatura è elevatissimo e sappiamo bene quanto sia importante non gravare sulle spese delle Società organizzatrici. Perciò, non potendo andare avanti con apparecchi CB ormai assolutamente desueti, emerge la necessità urgente che la Federazione Ciclistica Italiana si interfacci con il Ministero per poter ottenere frequenze VHF supplementarie (un numero sufficiente per evitare spiacevoli sovra-modulazioni, e non acquistate dai singoli ma a disposizione di tutti i tesserati abilitati all'uso delle radio) e con dei costi molto limitati in confronto a quelli che sono oggi. Inoltre, le licenze dovrebbero essere rilasciate a livello nazionale (un tecnico si trova oggi a dover pagare per ogni singola zona attraversata... è facile capire quanto sale il costo su una gara a tappe ad esempio...). Abbiamo pensato che sarebbe interessante e sicuramente produttivo se la Commissione Sicurezza organizzasse un incontro con gli addetti (tecnici) del settore radio-informazioni al fine di valutare i bisogni reali, le difficoltà incontrate e le possibili soluzioni e modi per metterle finalmente in pratica.

Il miglioramento della professionalità di questo servizio ci sembra necessaria ed ormai urgente per garantire un minimo di sicurezza sulle gare ciclistiche, limitando anche la

movimentazione eccessiva degli automezzi tecnici in carovana, che non giove né alla sicurezza, né al controllo sportivo della gara.

In conclusione: un efficiente ed idoneo collegamento radio in corsa fra i vari services migliora notevolmente l'operato di tutti e in generale la sicurezza e prevenzione.

RADIOLINE

L'UCI ha soppresso l'uso delle radioline sostenendo che erano "un intralcio alla spettacolarità della corsa", così facendo si sono assunti un enorme carico di responsabilità: infatti, qualora accadesse un incidente, ove venisse stabilito che con l'uso delle radioline poteva essere evitato, l'UCI dovrà ritenersi responsabile moralmente e non solo e risponderne nelle opportune sedi, così come recita la sentenza n.85 dell' 8 gennaio 2003 della Suprema Corte di Cassazione sezione Lavoro.

Le radioline sono l'unico mezzo di comunicazione disponibile oggi per comunicare ai corridori in tempo reale i pericoli che si presentano sulla strada e che non erano prevedibili prima della partenza (animali, macchie di olio/benzina sull'asfalto, incidenti stradali, frane che impediscono il passaggio del gruppo o provocano una riduzione della larghezza della corsia, veicoli mal parcheggiati e che non è stato possibile spostare in tempo ecc., tutti esempi concreti già avvenuti in corsa).

E' inoltre risaputo che l'utilizzo delle radioline in corsa è in massima parte dedicato a questioni inerenti la sicurezza degli atleti e solo in minima parte a tattiche di gara. Nel momento che vengono utilizzate per modificare la tattica di gara, se un DS ritiene opportuno per l'interesse della sua squadra, del suo atleta, del suo sponsor, suggerire una strategia migliore per ottenere un risultato vincente, è pienamente giustificato, visto che non usa nessun strumento improprio. Se l'UCI è stata miope verso tale problematica, noi non seguiamo questo esempio sciagurato, anzi dimostriamo che l'Italia è una Nazione matura, responsabile e non incline a dare la sua adesione di complicità a sicuri incidenti causati dalla mancanza di comunicazione.

INFORMAZIONE / COMUNICAZIONE

Nel corso delle nostre riunioni, è emerso il necessario coinvolgimento dei mass-media, delle scuole e delle autoscuole, chiedendo una mano anche ai DS professionisti, alla Rai, ecc. La FCI lo potrebbe chiedere. Serve più informazione, più comunicazione.

E' necessario informare sulle figure della scorta tecnica e delle staffette.

E' necessario divulgare al pubblico cosa succede in una gara ciclistica.

Ma non serve informare gli addetti o gli appassionati. Bisogna colpire il pubblico esterno, quello che di ciclismo non se ne intende, quello che le gare non le va a vedere. Quindi un'informazione esterna agli eventi ciclistici.

Ad oggi, l'utente della strada non sa quanto rischia e fa rischiare. Non sa l'importanza del blocco del traffico durante lo svolgimento delle gare e non conosce la responsabilità penale di chi viola lo stop durante la gara.

Pubblicità Progresso: il Sig. Riquadri, ad esempio, ha dato la propria disponibilità all'utilizzo della sua emittente per uno spazio Pubblicità Progresso.

La Rai potrebbe fare una campagna informativa, sempre attraverso la Pubblicità Progresso.

E' necessario che il cittadino comune, l'utente della strada, capisca cosa vuol dire "Inizio

gara ciclistica". Per questo servono campagne informative, spot durante i grandi eventi sportivi e non solo. La "Pubblicità Progresso" permetterebbe di arrivare ad un largo pubblico a costi bassi.

Un altro veicolo immediato ed importante è Internet, ma non basta. Esiste la televisione, e la carta stampata.

Ma la formazione deve essere rivolta anche ai formatori, in particolare agli istruttori delle Autoscuole che spesso, troppo spesso, non conoscono l'art. 9 del Codice della Strada.

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

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

AUTISTI AL SEGUITO

Ad oggi, gli autisti in carovana non possiedono nessun tesseramento, nessuna qualifica particolare. Questo fa sì che capitano autisti "della domenica", senza esperienza (o comunque troppo poca), che rischiano e fanno rischiare a tutti (ovviamente corridori compresi) durante le gare ciclistiche.

Il ruolo di autista nel ciclismo NON PUO' essere improvvisato ed affidato all'amico di famiglia. Guidare una macchina accreditata non è un premio. E' una grossa responsabilità.

Ma il regolamento parla chiaro: dal veicolo Inizio Gara al Fine Gara, ci devono essere solo persone tesserate e qualificate.

Per una maggior professionalità, serve una qualifica, una formazione ed un tesseramento degli autisti al seguito.

I tagli alla sicurezza NON si possono riflettere in tagli alla professionalità.

Pensiamo dunque che sia urgente organizzare un incontro FCI / Sig. Idalgo Ghetti, DS e autista, che è già in contatto con la FCI proprio per la questione della qualificazione degli autisti, al fine di trovare una soluzione rapida ed efficace.

CAMBIORUOTA

I cambioruota non sono tesserati neppure loro e non sono quindi riconosciuti come una categoria appartenente alla FCI.

Le richieste che sono emerse dai cambioruota presenti alle nostre riunioni sono dunque le stesse di quelle degli autisti: qualifica, formazione e tesseramento.

Vanno inoltre inaspriti i controlli per assicurarsi che il cambioruota sia in regola (quantità bici, ruote, rapporti ecc.): troppo spesso, le norme tecniche non sono rispettate da tutti.

ZONA NICOLÒ

Il progetto della Zona Nicolò è stato avviato dal Sig. Fabio Tondelli.

Ha proposto alle Società di attuarlo (necessita la richiesta presso la Prefettura della chiusura del tratto di gara per 1 ora, ed in caso di gara doppia per gli esordienti si trova un circuito alternativo) con la presenza di un medico e di un'ambulanza, e degli addetti formati agli incroci.

La Zona Nicolò è un modo di controllare la situazione: i ragazzi sono nello stesso posto, non sono sparpagliati.

Ad oggi, 8 gare hanno aderito (esordienti, allievi, juniores), tra cui 2 nelle quali il medico ha chiesto il pagamento dell'ora supplementare. E' quindi a costo praticamente ZERO.

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

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

Questo progetto potrebbe benissimo diventare di uso comune senza pesare sui costi organizzativi. Ma devono cambiare le mentalità e serve volontà di cambiarle.

Serve quindi una regolamentazione ufficiale.

Fabio Tondelli è sempre stato disponibile personalmente per dare ulteriori informazioni.

Rimane contattabile al seguente indirizzo email: fabiotondelli@yahoo.it

Dalle nostre riunioni, è emerso che un incontro Commissione Sicurezza / Promotori della Zona Nicolò sarebbe auspicabile e certamente costruttivo.

COSTI PER GLI ORGANIZZATORI

Dai nostri incontri, è sempre emersa l'idea che è meglio rinunciare ad una corsa per tutelare i corridori e gli addetti anziché rischiare la loro vita per risparmiare sulla sicurezza.

La sicurezza vista come una risorsa e non come un costo.

Serve più responsabilità da parte degli organizzatori, anche con gli operatori TV disubbidienti.

La sicurezza deve essere una loro priorità.

MERITOCRAZIA

Ad oggi, le voci della giuria non sono sempre ascoltate e le gare non meritorie non sono mai segnalate. Purtroppo, troppe persone non sono adeguate e segnalare le carenze dei servizi per poterli migliorare porterebbe soltanto ad un miglioramento qualitativo.

Per cambiare e migliorare la sicurezza, è necessario che certi organizzatori cambino il loro modo di pensare: "o si sente *noi abbiamo sempre fatto così*, oppure *non abbiamo soldi*." I verbali redatti dopo le corse non vengono presi in considerazione: quando ci sono delle carenze segnalate dalle giurie, la FCI dovrebbe esaminare queste valutazioni a fine anno e premiare chi ha meglio organizzato le gare. Purtroppo, l'importo delle sanzioni inflitte agli organizzatori carenti non sono paragonabili al "risparmio" fruito a danno della sicurezza. E chi mette in rilievo i problemi è targato da "disturbatore".

Sarebbe anche interessante analizzare i fattori di rischio nelle gare nel stesso modo utilizzato dalle aziende (la base statistica viene fatta sull'incidenza degli infortuni meno gravi al fine di poter evitare quelli più gravi). Analizzare il problema, fare una banca dati, analizzare i fattori di rischio. Andando anche a vedere le organizzazioni più o meno virtuose.

ARTICOLO 9 DEL CODICE DELLA STRADA

Il Sig. De Angeli propone da molto tempo di integrare all'art. 9 del Codice della Strada la scorta (moto/auto) anche per gli allenamenti, una proposta fatta in seguito ad incidenti gravi, ma alla quale è stata data una risposta non corretta per mancanza di fondo di corretta informazione.

Il Ministero degli Interni e la Polizia hanno già detto che è attuabile.

Potrebbe essere consentito alle ammiraglie di utilizzare segnalatori sonori/luminosi durante gli allenamenti per avvisare gli automobilisti della presenza di atleti sulla strada (ad oggi, questi comportamenti sono sanzionabili).

Queste sue proposte meriterebbero sicuramente una maggiore attenzione da parte della Commissione Sicurezza.

La FCI si deve relazionare con le scorte tecniche e poi con i Parlamentari.

E' anche necessario porre l'accento sulla riconoscibilità delle scorte tecniche. Il fatto che l'utenza della strada non sia sensibile alle intimazioni di stop di queste figure è dovuto principalmente al fatto che la gente non le conosce né le riconosce.

A questo proposito, ci auguriamo che la FCI si relazioni sempre di più con il Co.Mo.St. attraverso i suoi rappresentanti, e con i vari addetti responsabili di gruppi motociclistici.

TEAM MANAGER

Si potrebbero organizzare corsi per formare Team Manager in grado di sgravare i DS, migliorare l'immagine della Società e tutelare le varie strutture; insegnare a persone nuove e motivate, giovani, ad assumere questa nuova qualifica.

PERCORSI

I percorsi approvati dalla Commissione Sicurezza devono sempre essere visionati.

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

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

FORMAZIONE DS / CORRIDORI

I Direttori Sportivi devono insegnare ai ragazzi le regole, ma loro devono essere adeguatamente preparati; i Comitati Provinciali dovrebbero fare più incontri con i ragazzi per dare insegnamenti sul Codice della Strada e su tutte le figure che concorrono all'organizzazione delle gare.

IL MEDICO / GARE GIOVANISSIMI

Ad oggi, la presenza del medico nelle gare per giovanissimi non è obbligatoria, in quanto era stato valutato un basso rischio di incidenti, visto le basse velocità. Ma in caso di malori, shock anafilattico ecc... chi interviene? L'infermiere dell'ambulanza? Si deve correre in ospedale, sperando di arrivarci in tempo?

Anche in questo caso, chi si assume una tale responsabilità?

NORME ATTUATIVE 2011

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

Invece, altre norme sono apparse molto positive, come l'obbligo di indossare il casco sin dall'applicazione del dorsale, ma per questa norma non esiste nessuna sanzione... come far rispettare questa norma?

E' inoltre emersa la necessità di ridurre il numero di deroghe perché di fronte ad un incidente, una deroga crea ovvi problemi di responsabilità.

TESSERAMENTO DEI DIRETTORI SPORTIVI

I Direttori Sportivi – residenti ed operanti in Italia – devono conseguire una tessera nel nostro Paese, dove per fare ciò – a differenza di altri Stati più lassisti da questo punto di vista – è necessario seguire un serio corso di formazione e superare un esame.

Più professionalità, uguale a minor rischi, meno fattucchieri e migliore sarà l'immagine del ciclismo.

I promotori dell'iniziativa [Più Sicurezza nelle Gare Ciclistiche](#)
Adriano DINI - Andrea PESCHI - Delphine BRUNEL