

Con il Patrocinio di



Provincia di Ravenna

Comune di Faenza

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

il Giorno della  
**SCORTA**

1<sup>a</sup>  
edizione



**Faenza**

domenica, 27 novembre 2016

ore 9,30 Sala Consiliare

**PREMIO 25<sup>o</sup> SICUREZZA**

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, proposte e contributi  
Per una maggiore sicurezza nel ciclismo

11,30

**Premi e riconoscimenti**

11,45

**Nomina "Ambasciatore della Sicurezza"**

12,00

**Cerimonia di assegnazione  
"Premio Sicurezza 2016"**

12,45

**Buffet**

Conduce Pier Augusto Stagi  
Direttore tuttoBICI, tuttobiciweb.it

**... una cultura del rispetto reciproco e del rispetto delle regole**  
il saluto dell'Amministrazione Comunale di Faenza

Per la dodicesima volta Faenza ospita "Il Giorno della Scorta", manifestazione nazionale per la sicurezza delle gare ciclistiche, giunta alla sua XXV edizione. 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 di vita primaria 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, l'ampia rete di piste ciclabili e pedonali, di rotonde e sottopassi, 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 il gruppo di "motostaffette" che assicura un ordinato svolgimento delle gare ciclistiche di ogni categoria, riveste un ruolo altamente simbolico di impegno volontario per la comunità, per gli sportivi, per tutti noi. Esprimo pertanto 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 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 professionale e sociale, molto apprezzata



**Comune di Faenza**

**Giovanni Malpezzi**  
Sindaco di Faenza



## "Il sistema Italia sia preso a modello!"

Il contributo del Presidente della Federazione Ciclistica Italiana

Partecipo con sincero piacere alla festa del G.S. Progetti Scorta e porto i migliori auguri per i 25 anni di attività, anche a nome della Federazione Ciclistica Italiana. Sul tema della sicurezza si può anche discutere, ma non ci si divide. È troppo importante e serio per affrontarlo in ordine sparso e lasciare che le spinte centrifughe prevalgano sull'unità d'intenti in una causa che sta a cuore a tutti gli operatori del ciclismo. Se in questi anni abbiamo ottenuto importanti miglioramenti per la tutela dei corridori e del personale al seguito delle corse, lo dobbiamo alla coesione con la quale abbiamo portato avanti al livello ministeriale e nell'ambito del nostro movimento proposte concrete sull'uniformità delle norme, sulla formazione e abilitazione delle Scorte, sulla definizione delle competenze che ci consentono di esercitare una funzione trainante e di avanguardia nel contesto internazionale. I passi compiuti sono stati ben definiti dallo stesso presidente Antonelli: il ruolo propositivo della Commissione Federale dei Direttori di Corsa e le prerogative d'intervento riconosciute agli stessi nello spazio-gara; i corsi per motostaffetta; le circolari ministeriali per la sospensione temporanea del traffico; la modifica dell'art. 9 del C.d.S. con l'introduzione delle scorte tecniche e delle norme di transito delle gare ciclistiche; gli ASA; l'affidamento alla FCI della responsabilità unica sull'attività formativa. Anche quest'anno abbiamo visto purtroppo che in altre nazioni la situazione è diversa. Gli incidenti dovuti alla mancanza di precise regole ci spingono a sollecitare che il sistema italiano sia preso a modello. Considerato il numero delle manifestazioni organizzate ogni anno in tutte le regioni, il livello di sicurezza raggiunto nel nostro paese all'interno delle manifestazioni ciclistiche non teme confronti. Ma non per questo abbassiamo la guardia. Purtroppo il nostro cruccio riguarda soprattutto gli incidenti che coinvolgono ciclisti in allenamento o gli utenti della bici in libera uscita su strade aperte al traffico. Il problema investe le politiche per la viabilità, la programmazione degli itinerari ciclabili e degli spazi urbani ed extraurbani per la bicicletta rispetto alle quali abbiamo invece ancora molto da imparare da altre nazioni. Nel suo piccolo, che poi tanto piccolo non è, perché abbiamo coinvolto centinaia di migliaia di giovani, la FCI porta avanti ormai da anni progetti per l'educazione stradale nelle scuole (Pinocchio in Bicicletta, Sulla Buona Strada, etc.) in sinergia con i Ministeri della Pubblica Istruzione e delle Infrastrutture e con la Polizia di Stato. Tuttavia è evidente che la soluzione per una riduzione drastica delle statistiche di incidenti e lutti può venire soltanto dagli interventi e dagli investimenti delle istituzioni a livello nazionale, regionale e locale. Qui l'azione congiunta deve allargarsi e coinvolgere tutte le componenti legate al mondo della bicicletta per rendere sempre più incisiva la spinta nei confronti delle autorità preposte. Mi fermo qui e ringrazio il G.S. Progetti Scorta per il contributo che ha dato e continua a dare con proposte, suggerimenti e iniziative alla sempre maggiore sicurezza di tutti i praticanti, con l'auspicio di proseguire insieme con determinazione e fermezza nell'interesse del ciclismo italiano, convinti che la bicicletta è sinonimo di benessere, socialità, sviluppo compatibile, promozione e difesa del territorio.

Renato Di Rocco

## "Una scelta di grande responsabilità"

Il saluto del Presidente della Regione Emilia-Romagna



Il Gruppo Sportivo Progetti Scorta festeggia quest'anno i 25 anni di attività: un traguardo importante per un'Associazione di volontari che dedica il proprio impegno alla sicurezza nelle gare ciclistiche. Promuovere lo sport, in questo caso il ciclismo, attraverso la sua sicurezza è una scelta importante, intelligente e di grande responsabilità. E' anche uno stimolo di impegno civico e di servizio. Ne è un esempio il fatto che parlando di riforma del Codice della Strada, le stesse Forze di Polizia propongano forme di ausiliarità tratte dall'esperienza delle gare ciclistiche.



I "numeri" del vostro lavoro sono imponenti: con scorte a oltre 100 gare ciclistiche - dalle categorie giovanili a quelle professionistiche - e un organico di 44 motociclisti abilitati dalla Federazione ciclistica italiana e dal Ministero dell'Interno. Ma non è solo questo. E' davvero rilevante l'impegno del Gruppo per organizzare lezioni di sicurezza per gli atleti e convegni per la formazione delle varie figure tecniche interessate all'organizzazione e gestione delle gare ciclistiche su strada, con l'obiettivo di qualificare sempre più il volontariato.

In questa pubblicazione, che raccoglie testimonianze e contributi sul tema della sicurezza su strada di costruttori di biciclette, tecnici e atleti, si trova il senso del vostro impegno e la grande ricchezza di un lavoro continuo "su strada".

Un grazie sincero per questo impegno in favore della sicurezza e dello sport.

Stefano Bonaccini

47<sup>a</sup>

**NOVECOLLI**

**DOMENICA 21 MAGGIO 2017**

**APERTURA ISCRIZIONI**  
martedì 8 novembre 2016

Per iscrizioni, informazioni e news: [www.novecolli.it](http://www.novecolli.it)

**SCORTE TECNICHE abilitate Ministero dell'Interno**

	2013	2014	2015	2016
Abruzzo	33	41	29	29
Basilicata	28	30	25	23
Campania/Molise	29	24	33	20
Calabria	7	9	3	2
Friuli V. G.	94	99	99	53
Emilia-Romagna	188	172	158	153
Marche	83	63	63	69
Lazio	79	57	46	60
Liguria	89	82	71	72
Lombardia	338	316	313	316
Piemonte - V. d'A.	199	154	153	150
Puglia	23	21	29	16
Toscana	264	202	214	213
Sardegna	5	19	34	24
Sicilia	36	36	46	14
Trentino A.A.	44	74	76	70
Umbria	116	96	83	82
Veneto	187	166	162	123
<b>ITALIA</b>	<b>1.842</b>	<b>1.661</b>	<b>1.637</b>	<b>1.489</b>

**ASA abilitati Ministero dell'Interno**

	2013	2014	2015	2016
Abruzzo	198	196	108	111
Basilicata	0	0	0	0
Campania/Molise	0	0	0	0
Calabria	0	0	0	0
Friuli V. G.	0	0	0	0
Emilia-Romagna	1.087	1.229	847	868
Marche	734	489	410	341
Lazio	257	272	277	157
Liguria	266	142	60	13
Lombardia	783	716	627	369
Piemonte - V. d'A.	700	329	189	220
Puglia	120	145	145	25
Toscana	524	385	470	657
Sardegna	0	0	0	0
Sicilia	14	15	15	0
Trentino A.A.	580	369	364	372
Umbria	443	322	241	212
Veneto	1.938	1.828	1692	1.394
<b>ITALIA</b>	<b>7.644</b>	<b>6.437</b>	<b>5.445</b>	<b>4.739</b>

**MOTOSTAFFETTE e SCORTE TECNICHE  
tesserate FCI**

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

(\*) Il totale comprende  
333 motostaffette e 707 scorte tecniche

**Serve più coerenza**

Da un anno all'altro continua il calo delle Scorte Tecniche (-9%), l'emorragia degli ASA (-13%), mentre restano stabili le Motostaffette della FCI. I dati qui pubblicati consentano a ciascuno di fare le proprie valutazioni e di vedere le differenze tra le varie regioni, alcune delle quali, con così pochi abilitati, è evidente non rispettino né le regole federali né quelle poste dal CdS. Forse è il caso di riflettere sulla capacità attrattiva dei percorsi formativi, sul perché si fanno gare con moto staffette non tesserate o perché si fanno pochi controlli sulla presenza effettiva delle scorte tecniche. Una maggiore coerenza tra il dire e il fare, anche in questo campo, porterebbe a risultati migliori.



shop

factory

assistenza

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

**anelli showroom**  
arredare assistiti

**LO SHOWROOM  
DI RIMINI  
E' DIVENTATO  
PIU' GRANDE!**
**VIENI A TROVARCI!  
RIMINI, VIA TOSCA 11**
 @anellishowroom

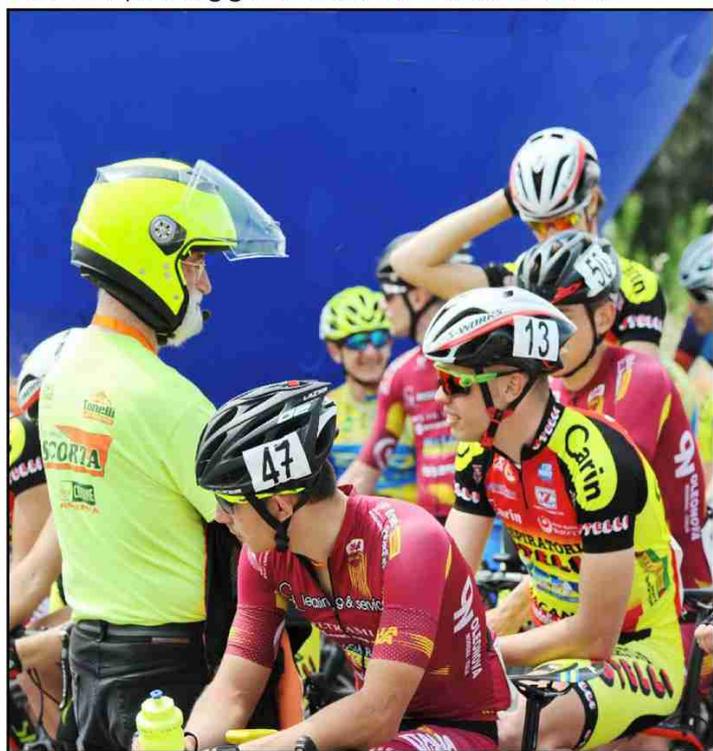
[www.fratellianelli.com](http://www.fratellianelli.com)



## Una sfida, un sogno, un traguardo!

**Pier Augusto Stagi**  
Direttore TUTTOBICI e TUTTOBICIweb.it

Non c'è corsa, non c'è competizione sfida o sogno senza un traguardo. È necessario porre un limite, una meta, per sapere dove andare. Anche solo per fare una sosta, per recuperare le forze, fare un bilancio, anche per soli pochi minuti. La vita è così e lo sport, che ne è una rappresentazione perfetta, non può fare a meno di un traguardo, di una meta o di una linea che ne sancisca il risultato. Il ciclismo è storia fatta di traguardi raggiunti per primi, spesso solo semplicemente raggiunti. L'importante è non aggirarli, evitarli, nascondersi o cancellarli per evitare il confronto e la resa dei conti. Tutti di corsa, chi più chi meno, ma tutti indaffarati a partire dai blocchi verso una meta, un obiettivo o un traguardo più o meno prestigioso. Siamo un po' masochisti noi uomini, non ne possiamo proprio fare a meno. È nella nostra natura. Non possiamo stare con le mani in mano a contemplare le stelle. O meglio, lo si fa, e chi si mette in testa di mirar le stelle e di contemplarle, studiarle, catalogarle e scoprirle per poi dar loro un nome, anche questi hanno uno scopo, un fine, un obiettivo e una meta da raggiungere magari disegnata nell'universo cielo. Anche il Gs Progetti Scorta di Silvano Antonelli ha il suo traguardo, in questo caso da celebrare. Venticinque anni di storia e storie, gare e manifestazioni seguite, protette e difese con la passione di chi si pone un obiettivo e una meta. Anzi, il loro lavoro in favore della promozione del ciclismo e della sicurezza delle corse ha avuto e avrà sempre come fine ultimo quello di portare in tutta sicurezza le corse ad un traguardo. Ecco, questo ha fatto in questi 25 anni il Gs Progetti Scorta: portare nel migliore modo possibile i ragazzi e le ragazze verso un approdo. In questi anni hanno difeso i traguardi raggiungendo quasi senza pensarci il proprio: quello dei 25 anni. Che non è però un arrivo, ma un semplice transito, per una storia senza fine ma con dei nobili fini. Un traguardo da oltrepassare, di slancio, dopo una giusta pausa. Una giusta festa. Dei brindisi più che meritati, prima di andare avanti. Verso nuovi traguardi. Tutti da proteggere e mettere in sicurezza.



## Seminato e raccolto

**Silvano Antonelli**  
Presidente G.S. Progetti Scorta

Venticinque anni dedicati alla formazione di volontari affidabili ed esperti, organizzati in modo tale da offrire un progetto per il riconoscimento giuridico di queste figure, che con la loro moto e la loro passione, potessero diventare l'arma vincente per dare al ciclismo su strada le dovute garanzie di sicurezza, nonostante la crescita del traffico ed il calo delle scorte di Polizia. Da un punto di vista pratico, come G.S. Progetti Scorta, lungo questo percorso abbiamo certamente determinato tanto: 3.096 gare assistite, 22.210 servizi individuali, con un organico medio di 47 unità. Ancora di più abbiamo costruito sul piano progettuale, con centinaia di iniziative ricche di convegni, corsi, lezioni di sicurezza, pubblicazione di testi, realizzazione di video, proposte legislative, ogni anno – e per 25 volte consecutive - suggellate dal "Giorno della Scorta". L'appuntamento voluto per mettere a confronto le idee, stimolare la ricerca, rafforzare il rapporto con le istituzioni e le forze di polizia, sollecitare l'attenzione dei media, premiare chi ha fatto tanto per la sicurezza nel ciclismo. A guidarci sono sempre state l'etica e la cultura della responsabilità, perché è su queste che si fonda la prevenzione e la capacità dei cittadini di dare l'esempio, di offrire spazi di autodeterminazione, pur non risparmiando critiche e denunce quando queste servono ad ottenere ascolto e considerazione. Nel 1992, quando siamo nati, le idee per la sicurezza del ciclismo erano davvero poche, al punto di suggerire di far svolgere la maggioranza delle gare ciclistiche nei circuiti chiusi al traffico, proponendo inconsapevolmente la sua eutanasia. Poi vennero altre idee e novità: la commissione federale dei Direttori di Corsa con il compito di elaborare proposte per la sicurezza, i corsi per motostaffetta, le prime circolari ministeriali per la sospensione temporanea del traffico, la modifica dell'art. 9 del C.d.S. con l'introduzione della scorte tecniche e delle norme di transito delle gare ciclistiche, gli ASA, il Coni che assegna alla FCI la responsabilità unica dell'attività formativa. Oggi, i massimi vertici della Polizia Stradale, suggeriscono al Parlamento una riforma del Codice della Strada, che estenda i servizi ausiliari, mutuando in buona parte l'esperienza fatta nelle corse ciclistiche. Non occorre aggiungere altro! In questi 25 anni si è seminato e alla fine anche raccolto. Noi del G.S. Progetti Scorta, per la parte che abbiamo saputo svolgere, possiamo essere orgogliosamente soddisfatti. Il mio affettuoso ringraziamento a quanti, in questi 25 anni, ci hanno apprezzato e sostenuto.





dati ufficiali gentilmente concessi dalla FCI

infortuni e sinistri  
tendenza incoraggiante

	2015	2016
Atleti	70.426	74.761
Operatori	38.163	37.313
<b>Totale tesserati</b>	<b>108.589</b>	<b>112.074</b>
Società affiliate	3.479	3.386
Gare organizzate	4.616	4.548
Gare su strada Esordienti/Elite Under 23	1.553	1.620
Gare su strada Amatori	103	103

Numero sinistri infortuni denunciati	1.208	1.073
<b>Gara</b>	<b>431</b>	<b>355</b>
<b>Allenamento</b>	<b>777</b>	<b>718</b>
Allenatori - Maestri - Meccanici	2	3
Allievi	63	87
Cicloturisti	88	52
Direttori Sportivi - DC/DO	6	15
Elite	71	83
Esordienti	9	61
Giovanissimi	103	83
Giudici e Commissari di Gara	1	3
Juniores	64	62
Master	658	583
Membri Consiglio Direttivo e Soci	5	4
Partecipanti NON tesserati gare/manifest.	2	1
Presidenti Società Affiliate	3	1
Staffette Motorizzate - Radio Info - ASTC	8	7
Tessere Giornaliere	5	3
Tessere Promozionale PC	0	4
Under 23	40	21
Decessi	8	7

Numero sinistri Kasko denunciati	22	27
<b>Gara</b>	<b>21</b>	<b>27</b>
<b>Trasferimento</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
Auto	2	4
Moto	20	23
Accidentali	14	12
Da Collisione (di cui 2 con ciclisti)	8	15

Numero decessi	8	7
<b>Gara</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Allenamento</b>	<b>8</b>	<b>7</b>
Cicloturisti - Ciclosportivi	0	2
Master	5	2
DD.SS. - DC/DO	0	2
Elite	1	0
Esordienti	1	0
Juniores	1	1

Numero sinistri RCT denunciati	172	167
<b>Gara</b>	<b>58</b>	<b>67</b>
<b>Allenamento</b>	<b>114</b>	<b>100</b>
Allenatori - Maestri - Meccanici	0	2
Allievi	13	25
Cicloturisti - Ciclosportivi	9	10
DD.SS. - DC/DO	3	2
Elite	10	3
Esordienti	9	7
Giovanissimi	6	4
Juniores	14	11
Master	82	60
Membri Consiglio Direttivo e Soci	2	0
Partecipanti NON tesserati gare/manifest.	2	1
Presidenti Società Affiliate	1	0
Staffette Motorizzate - Radio Info - ASTC	2	3
Under 23	5	3
Federazione Ciclistica Italiana	1	0
Società Sportive	13	36

#### Regione corporea lesioni

Arti inferiori	112	96
Arti superiori	381	371
Bacino	86	70
Cranio	91	108
Lesioni dentarie	79	89
Lesioni muscolo-tendinee	116	103
Lesioni particolari	17	16
Torace	770	713
Vertebre	189	203
<b>Totale</b>	<b>1.841</b>	<b>1.769</b>

#### Meno sinistri ed infortuni

Il 2015 registra sull'anno precedente un aumento dei tesserati (+3%), un maggior numero di gare su strada dagli Esordienti agli Under (+4%), a fronte di un calo delle denunce dei sinistri-infortuni (-2%), in particolare nelle gare piuttosto che in allenamento, dove i dati restano pressoché inalterati. Una tendenza incoraggiante? Un miglioramento certo? Per rispondere a queste domande occorrerebbe una analisi scientifica e particolareggiata che qui non è possibile fare.



Antincendio, Protezione e

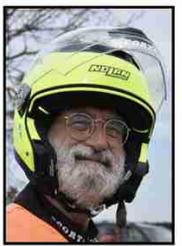
Sicurezza

Ravenna, Via M. Monti, 38

info 0544 450902  
nuovaolp.com

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

## Casco in ... bici Silvano Antonelli



Se casco con il casco, che mi succede?  
Si riduce del 70% il rischio che io possa subire un trauma grave alla testa in caso di incidente e del 65% che il trauma abbia esiti fatali.  
A dirlo è la ricerca di due epidemiologi australiani dell'Università Nuovo Galles, Jake Olivier e Prudence Creighton, pubblicata il 6 settembre sull'International Journal of Epidemiology.

Questione sempre attuale anche in Italia, viste le tensioni che si scatenano ogni qualvolta, nella discussione al Senato sulla riforma del Codice della Strada, qualcuno propone di introdurre tale obbligo anche nel nostro Paese. Apriti cielo! Costruttori e Associazioni di promozione della bici (sì, anche loro!), tutti a gridare che questa idea, poco utile, avrebbe solo pesanti ricadute sull'uso della bici e quindi sull'economia, salute e mobilità urbana.



Ciò dimostra che il casco per chi usa la bici quotidianamente, avrebbe una grande efficacia, come lo è per quelli che vanno in moto.  
Senza spingersi a proporre l'obbligatorietà, i due ricercatori offrono molti argomenti contro chi si ostina a ritenere il casco poco utile per la prevenzione dei traumi, associata spesso alla tesi che il casco scoraggerebbe l'uso della bici.  
Che il casco faccia bene alla testa è già opinione di molti, ma questa ricerca, condotta in modo scientifico, per diversi anni e con tecniche moderne, offre ulteriori spunti di riflessione, come la constatazione che in Australia, dopo l'introduzione dell'obbligo del casco nel 1992, non si sono registrate oscillazioni significative sull'uso generale della bici.

In Italia, si rivendica il casco per chi gareggia, in quanto attività rischiosa e lo si fa premurosamente indossare ai bambini perché, mica possiamo scherzare quando si tratta dei nostri figli. Non dimentichiamo che tra queste due minoranze, milioni di ciclisti si muovono quotidianamente, rischiando incidenti con danni anche seri per la propria salute e con forte incremento di spesa per la sanità. Una tematica ampia e, di conseguenza, aperta a nuove discussioni. Se il nuovo Codice della Strada, introducesse l'obbligo del casco per i ciclisti fino ai 14 anni, forse si otterrebbe la giusta mediazione tra chi vorrebbe accentuare la prevenzione e coloro che pensano "non serve altro" né per la loro salute né per discutere la riduzione dei costi della collettività.

**BCC**  
CREDITO COOPERATIVO  
*ravennate & imolese*



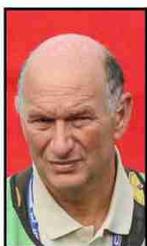
**Ranieri s.r.l.**

Lavorazioni meccaniche conto terzi a controllo numerico

**Bertinoro (FC)**

Via Tratturo n.416 Tel. 0543 448126

[www.torneriaranieri.com](http://www.torneriaranieri.com)  
[info@torneriaranieri.com](mailto:info@torneriaranieri.com)



## Fotografi e cadute ... parliamone

Roberto Bettini

Seguo le gare di ciclismo dal lontano 1975 quando, a soli quindici anni, ho visto la prima corsa di Allievi a Monza. Dopo circa 6 anni di gare viste in lungo ed in largo, all'età di 21 anni ho seguito la mia prima gara di Dilettanti a bordo di una moto. Credo di aver seguito più di un migliaio di gare, a fianco dei corridori, sulle strade di tutto il mondo. Mi sento "chiamato in causa" in questo periodo di continui incidenti nelle corse ciclistiche, perchè si tende a caricare le colpe sempre e solo ad una categoria, i fotografi. In questi 35 anni ho visto parecchi cambiamenti in seno alle corse ciclistiche, soprattutto professionistiche. Prima si poteva anche stare girati di spalle al pilota o girare senza casco, in moto non c'erano i giudici e, le poche moto presenti, facevano il loro comodo, con la sicurezza che rasentava lo zero. Poi con il Codice della Strada che cambiava si è messo ordine anche a queste mancanze con le prime regole di gruppo. I primi anni fare la Milano-Sanremo, ed in particolare l'ultima salita verso il Poggio, era una "guerra" senza esclusioni di colpi, talvolta danneggiando i protagonisti (vedi Argentin).



Dal 1995, dopo varie riunioni con l'Avvocato Castellano, abbiamo inserito, nelle situazioni più concitate delle gare, il cosiddetto Pool, 2 o 4 moto che lavorano per tutti i fotografi accreditati, così da poter svolgere il nostro lavoro sempre con professionalità ed impegno. E così anche al Giro, scegliendo i fotografi, ma, soprattutto, i piloti con più esperienza. Da quando ho iniziato, il numero delle moto inserite in "gruppo" è sempre stato di 12 (solo in pochissimi casi aumentato per esigenze organizzative). Un "gruppo", prendo il caso di un grande giro, è composto ormai più da motociclisti che atleti. Nel plotone oltre che ai fotografi si trovano moto della giuria, regolatori, tv, radio, cambiruota, ispettori di percorso, moto tecniche e delle forze dell'ordine, un vero plotone di due ruote a motore. Ebbene, ora che, purtroppo, in corsa sono successi parecchi incidenti, pare che le cause siano dei fotografi e quindi siamo in troppi! A me sembra che sia solo una frase di circostanza. Gli incidenti si sono verificati con moto che probabilmente non erano nelle corrette posizioni e, a parer mio, condotte da persone con poca esperienza e con mezzi non appropriati. Queste circostanze dipendono molto dagli organizzatori e, credo, anche dalle istituzioni come l'UCI, che ha costretto tutti a fare le tessere per guidare nelle corse, ma con corsi inadeguati e solo teorici. Le casistiche in gara sono molteplici e differenti da una manifestazione all'altra,

non si può con un semplice corso teorico di un'ora, regolarizzare una persona ad entrare nel gruppo dei fotografi professionisti che possiedono anni di esperienza. Secondo me, dopo aver fatto la tessera, occorre prima partecipare a gare minori, dove la velocità e l'impegno sono diversi, in modo da prendere confidenza con i sorpassi tra motociclisti e del grosso dei corridori. La fase successiva sarà il partecipare a gare sempre più importanti fino ad arrivare a quelle maggiori. Soluzione essenziale per tutte le categorie di "lavoratori" in corsa, che siano giudici, fotografi o addetti al servizio gara. Con il semplice corso si trovano in strada moto talvolta inadeguate con piloti, sì bravi a guidare, ma privi d'esperienza di gruppo e quindi pericolosi per gli atleti. In Francia, al Tour, se un motociclista non ha seguito le gare organizzate dall'ASO da alcuni anni, la Grand Boucle se la sogna. Poi commettono l'errore di portare in gruppo autisti senza controlli adeguati, ma questo è un altro tema. In Italia troppe volte per risparmiare qualche decina di euro si prendono dei motociclisti ad operare nelle gare che, nei



momenti di difficoltà, vanno in panico, proprio per la mancanza di esperienza.

Secondo me, non è il numero delle moto in gara (che deve essere pur sempre limitato) ma è la professionalità di tutti che va messa in gioco. Si è a fianco di atleti che guadagnano milioni di euro e una semplice disattenzione ne può compromettere la carriera e ... anche il nostro portafoglio.

# TGR MOTOR

Via Faentina, 126 - 48123 Ravenna

Tel. 0544/462353 - Fax 0544/468615

www.tgrmotor.it - info@tgrmotor.it

Concessionaria Ufficiale  
 **YAMAHA**

Si prenda esempio!



Il CR Marche da alcuni anni, grazie alla sensibilità e alla determinazione del suo Presidente Lino Secchi, organizza, ad inizio stagione, appuntamenti sulla sicurezza per gli atleti della propria regione. Quest'anno, con l'organizzazione del "1° Bike Day Marche" svoltosi ad Ancona il 23 gennaio, si è andati oltre l'immaginario: è stato posto l'obbligo della partecipazione per atleti, DD.SS. e Società, riempiendo la sala convegni del Coni con oltre 200 ragazzi, si avete capito bene, oltre 200 ragazzi, che per tre ore hanno disciplinatamente ascoltato i relatori sui due argomenti cardine: la sicurezza stradale nell'uso della bicicletta dalla propria abitazione alla scuola e la sicurezza nel ciclismo, dalla corsa agli allenamenti. Uno spaccato formativo di forte qualità ed impatto, gestito dai genitori che per lavoro insegnano il codice della strada e da esperti di gare ciclistiche che la sicurezza la trattano abitualmente. Il tutto rigorosamente gratis. Per la sicurezza nel nostro amato ciclismo possiamo rivendicare tante cose, dalla riforma del C.d.S. alla concessione agevolata delle frequenze per radio corsa, tanto per dirne due, ma non si dimentichi mai di applicare la prima e fondamentale delle misure: la coerenza personale e la volontà di mettere in campo ciò che noi stessi possiamo e siamo capaci di fare.

Il Comitato regionale Marche lo fa. Si prenda esempio!

G.S. Progetti Scorta

**Niksystem**  
 IMPIANTI D'ALLARME E VIDEOSORVEGLIANZA  
 SEI SICURO DI ESSERE AL SICURO?

www.niksystem.net  
 Corso Europa, 64 - FAENZA  
 Tel. 0546.32201 Cell. 3463301637

GARMIN ENERGY ACS CERVIA d'oro

APERTURA ISCRIZIONI  
 1° DICEMBRE  
 granfondodellemarche.com

**21° GRANFONDO**  
 selle ITALIA  
 Una del Sale  
 2 APRILE 2017  
 CERVIA, FAENTINI CLUB

Fantini Club SPORTRUB SPORTRUB TRAVEL  
 Info e iscrizioni:  
 T. +39 0544 974395 - granfondoselleitalia.com

# PREMIO <sup>25</sup> SICUREZZA

Conferito al Dottor  
**ENRICO FAGNANI**



## Enrico Fagnani

nato a Milano il 30.1.55  
medico specialista in  
Audiologia e Otorinolaringoiatra  
dell'Ospedale "Ca' Granda"  
Policlinico di Milano  
appassionato di ciclismo e di onde radio  
è l'ideatore ed il responsabile  
del servizio radioinformazioni FCI  
Lega Ciclismo Professionistico



## Albo d'Oro

- 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 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)

## Onde radio, passione di un vita...per la vita

Giuseppe Figini



Un servizio di primaria importanza è quello riferibile a Radioinformazioni, una struttura che fa capo alla Lega del Ciclismo Professionistico che, da più di quarant'anni, assicura il flusso informativo in tutte le corse del calendario professionistico italiano – e non solo – con i suoi sperimentati operatori. È dal 1975 che questa struttura è in campo o, meglio, in strada, in corsa, sui monti, sovente in situazioni e ambienti disagiati, assai difficili da raggiungere, con gli indispensabili "ponti radio" e all'arrivo per assicurare il flusso informativo in ogni fase della corsa nelle molteplici funzioni, sia per le informazioni strettamente legate alla gara, sia per quelle collegate alla sicurezza complessiva. E, già dalla prima fase, nel nucleo costitutivo del gruppo che originava dall'A.R.I. (Associazione Radioamatori Italiani), ricorre un nome e un cognome: Enrico Fagnani. Allora era un giovane studente di medicina, milanese, classe 1955, oggi è un affermato medico specialista in Audiologia e Otorinolaringoiatra dell'Ospedale Cà Granda Policlinico di Milano con importanti attestazioni e titoli accademici per la sua specializzazione professionale, un'autorità con specifiche competenze soprattutto nel settore delle Neuroscienze Sensoriali e, in particolare, nella realizzazione degli impianti cocleari. Banalizzando il tutto - ed Enrico Fagnani ci perdoni - l'impianto cocleare è una microstruttura elettronica che, utilizzando onde radio codificate con le informazioni acustiche costruita artificialmente, consente, inserita chirurgicamente nell'apparato uditivo, a stretto contatto con le fibre del nervo acustico, di percepire suoni e parole in soggetti affetti da deficit uditivi gravi e profondi. Un settore che lo vede impegnato soprattutto verso la fascia di pazienti di più giovane età e sin dalla primissima infanzia nella diagnosi precoce e nella terapia della sordità. Lo ricordiamo, da sempre, disponibile, gentile, educato, elegante, riservato, con un aplomb molto "british" che sovente dissimula la sua curiosità e la passione che caratterizzano la sua attività professionale e il suo approccio con il ciclismo. Un approccio dapprima definibile come freddo, professionale, sull'onda delle onde radio si potrebbe dire ma che si è ben presto trasformato in vera e testimoniata passione anche per il mondo delle due ruote, sempre e comunque discreta, nel massimo rispetto della privacy. È il punto di riferimento per tutti gli operatori della squadra di Radioinformazioni che, negli anni, si sono succeduti nelle varie funzioni. E con tutti c'è stato, e continua a esserci, un saldo rapporto d'amicizia con una "leadership" esercitata con l'esempio, la comprensione e la collaborazione con tutti. Il servizio di Radioinformazioni, per tutte le corse in Italia, era gestito dalla Rai fino al 1974. Poi, per una scelta aziendale della televisione nazionale, fu lasciato dalla Rai e, con tempi ristrettissimi, fu messo a punto, in collaborazione con il settore organizzativo della Gazzetta dello Sport e della Lega Ciclismo Professionistico (allora U.C.I.P.), il servizio che divenne operativo dalla Milano-Sanremo del 1975 e che è tuttora in attività di servizio. Enrico Fagnani lo ricordiamo agli esordi che con la sua Cinquecento gialla (targa MIU70716 ricorda il "prof" con la sua precisione...) raggiungeva postazioni in località orografiche quasi irraggiungibili per assicurare la migliore copertura radio della corsa, provando e riprovando in ambientazioni impervie e disagiate. E con lui operavano molti suoi amici-colleghi del primo nucleo costitutivo di



Radioinformazioni, tutti accomunati dalla medesima passione per le onde radio. Il papà di Enrico, il prof. Gustavo Fagnani, è stato un eminente professore universitario di Mineralogia, autore d'importanti pubblicazioni in materia che, in gioventù, fu compagno di studi di Vincenzo Torriani, lo storico "patron" del Giro d'Italia. I casi della vita portano talvolta a questi "incroci". Nella prima parte della "carriera ciclistica", definiamola così, Enrico Fagnani, con l'anima della curiosità culturale e scientifica che gli è propria, era affascinato e conquistato dalle spettacolari visioni nel mondo della Natura che il suo girovagare fra i monti, in solitaria, alla ricerca del sito più idoneo per la funzionalità del ponte radio, gli consentiva di ammirare. Ricavava il tempo per quest'attività collaterale pagando di persona nella professione con turni e guardie, negli orari più disagiati, al Policlinico fruendo pure della collaborazione dei colleghi medici che comprendevano e favorivano quest'attività extra. E' stato a fianco di Guerrino Farolfi e di Adriano De Zan che ha assistito pure durante la malattia, di Giorgio Martino, Giacomo Santini, Davide De Zan, Auro Bulbarelli, Davide Cassani, Francesco Pancani, Silvio Martinello, sempre con discrezione e non facendo mai mancare il suo apporto tecnico nonché culturale. Tanti i nomi che si dovrebbero elencare nell'ambito di Radioinformazioni ma pensiamo che Enrico Fagnani, in codice "Labor", possa rappresentarli tutti, al meglio. Le onde radio sono la passione e, in parte, il lavoro di una vita per Enrico Fagnani.

## Cristiano De Rosa: "I freni a disco il futuro"

**TUTTOBICI WEB**

**BICICLETTE & SICUREZZA**

L'argomento è d'interesse comune e coinvolge i produttori d'impianti frenanti a disco, così come i produttori di biciclette, ma anche i tantissimi appassionati che si stanno appassionando e interessando sempre di più all'argomento. Ernesto Colnago ha aperto la discussione, dicendo la sua. Lui che nel 2012 aveva portato di fatto per primo i freni a disco nel mondo della corsa, ha ribadito l'importanza di questo nuovo impianto frenante, ma non ha esitato a rimarcare l'assoluta necessità di arrivare a trovare qualche soluzione tecnica che possa rendere questo strumento sicuro e inattaccabile. Detto questo, però, ha pensato bene anche di puntare il dito sulla sicurezza di tutto il mezzo e sul peso. Cristiano De Rosa, direttore commerciale di un altro marchio storico del made in Italy, figlio di cotanto padre, quel Ugo De Rosa che è da considerare al pari di Ernesto Colnago uno dei grandi orgogli nazionali che ha contribuito a creare la leggenda della bicicletta italiana nel mondo. Insomma, due famiglie che non hanno bisogno di presentazioni: basta evocare i loro cognomi e il gioco è fatto. In questo caso, Cristiano De Rosa parla anche a nome del mondo dei costruttori di biciclette, visto che dal 2011 ricopre la carica di presidente della comparto cicli di Confindustria ANCM. «Sono per l'evoluzione e un impianto frenante a disco lo considero un grande passo in avanti verso il futuro - spiega -. Era da prevedere un incidente come quello accorso alla Roubaix a Ventoso? Probabilmente sì. Ed era il caso di correre immediatamente ai ripari e trovare una soluzione altrettanto efficace per fare in modo che tutto questo non accada più. Noi, e penso di parlare a nome di tutti i costruttori, siamo più che disponibili a sederci ad un tavolo per trovare una via d'uscita che sia il frutto di un accordo bilanciato».

### Questo è però più un problema delle aziende costruttrici d'impianti frenanti che vostro...

«Quando si parla di biciclette si è tutti parte in causa. Certo, chi produce i freni deve trovare la soluzione ideale, deve metterla in opera, ma noi possiamo contribuire ognuno con la propria esperienza e storia e fare in modo che si arrivi in tempi brevi ed efficaci a qualcosa che possa mettere in sicurezza i corridori».

### Il ciclismo è sempre più pericoloso.

«Fa parte dell'evoluzione. Le biciclette sono sempre più performanti, i corridori sempre più allenati e pronti a portare il loro mezzo meccanico al limite. Arrivo a dirti che con i freni a disco questo aspetto del limite verrà esasperato: frenata più sicura, più rispondente, più efficace e quindi come avviene in campo motoristico staccata ritardata. Si rischierà sempre di più per maggiore sicurezza. Sembra un ossimoro, una provocazione, una

contraddizione in termini ma non lo è. E poi dobbiamo capirci: pericolosa è anche la Parigi-Roubaix, tanto per dire, e i corridori lo sanno. Ma questa corsa è grande proprio per la sua durezza e per la sua pericolosità. Con questo non dico che si deve mandare i corridori al macello, ci mancherebbe. Gli organizzatori devono fare tutto il necessario per non far rischiare oltremodo i corridori senza togliere però l'essenza di questa competizione. Lo stesso vale per i freni a disco: sono il futuro. Sono una garanzia di sicurezza, ma in caso di caduta non è tollerabile che un atleta rischi di essere affettato».

### Quale soluzione?

«Ce ne sono almeno due: la prima è aumentare lo



spessore del disco, ma non lo trovo praticabile perché comporta troppi aspetti negativi. La ricaduta non è per nulla buona. Molto più semplice è costruire un'apposita "cover" di protezione. Ci sono ragazzi che giocano a polo con la bici, hanno già dei freni a disco con protezione, quelle in verità sono un po' rudimentali e nel nostro caso bisognerebbe farle con qualche accorgimento in più. Ma la strada c'è ed è percorribile. Altroché».



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



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

Si può fermare l'evoluzione? Certo che sì, se si hanno dei dubbi o se ne va a scapito della sicurezza dei ciclisti le istituzioni possono rallentare il cammino. Così sui freni a disco, ecco una bella frenata. L'Uci non ci ha pensato due volte: dopo l'incidente a Francisco Ventoso, vittima di una caduta questa primavera alla Roubaix, e nella quale il corridore della Movistar ha riportato un vistoso nonché impressionante taglio all'altezza della tibia sinistra, il presidente della commissione materiali dell'Uci Harald Tiedemann Hansen, ha dichiarato che la decisione è stata presa in autonomia dell'ente del movimento mondiale. L'incidente di Ventoso, che ha scritto in seguito



a quell'incidente una lettera aperta con la quale chiedeva cosa sarebbe successo in gara se tutti avessero avuto i freni a disco (solo due squadre su 25, ndr), non ha fatto altro che riaprire un dibattito che è più che mai d'attualità. Ricordiamo che l'introduzione dei freni a disco nel mondo delle corse è avvenuto in maniera molto cauta e prudente. Lanciati sul mercato da Ernesto Colnago al salone di Teipei del 2012, lo scorso anno i

freni sono stati testati in due corse World Tour: l'Eneco Tour e la Vuelta. All'inizio di dicembre è poi arrivata la decisione di allargare la sperimentazione nel corso di tutta questa stagione. L'Uci ha dato il via libera alla possibilità di utilizzare l'impianto frenate quando le squadre lo avessero ritenuto opportuno. Adesso è arrivata la sospensione, anche se adesso è ricominciata la sperimentazione e prosegue come è giusto che sia il dibattito. Visto che i freni a disco sono un passo importante verso la sicurezza, abbiamo deciso di ascoltare una voce che non è una delle tante, ma è senza ombra di dubbio di uno dei maggiori punti di riferimento del ciclismo made in Italy, nonché voce autorevole e competente dell'industria della bicicletta: Ernesto Colnago.

#### **I freni a disco sono pericolosi: cosa si può fare?**

«Premetto che la prudenza non è mai troppa ed è meglio trovare qualche soluzione in più piuttosto che creare disagi ai corridori e confusione tra i tanti appassionati, ma ci terrei però a fare alcune precisazioni...».

#### **Siamo qui apposta, dica pure.**

«Quando si parla di sicurezza pensiamo solo ai freni a disco? Tutto il resto è esente da rischio? Penso al peso della bicicletta di 6,8 kg valido per tutti i corridori: è cosa buona e giusta? Faccio un esempio: un corridore che pesa 75 kg può usare una bici che pesa più o meno come quella di un ciclista di 60 kg? Evidentemente no. Altro punto. Il limite di peso di 6,8 kg è riferito alla bici completa, ma quello che conta è il peso dell'insieme telaio + forcella, che devono essere resistenti per dare la massima sicurezza al ciclista. Non ha nemmeno senso appesantire una bici nata leggera con del "peso morto", questo per raggiungere il limite obbligatorio per gareggiare. Se la sicurezza interessa veramente, alziamolo addirittura questo limite. Portiamolo ad almeno 7-7,1 kg».

#### **Bene, chiarissimo, ma entriamo nel particolare:**

#### **cosa si può fare per mettere in sicurezza il tutto?**

«I dischi sono pericolosi? Si può inventare una protezione. E in questa direzione ci si sta muovendo. Però lo ripeto: cosa vogliamo dire allora delle ruote con cerchi in fibra di carbonio quando piove? A quante cadute assistiamo: anche queste, forse, andrebbero modificate, magari sostituendo la pista frenante in carbonio con una in alluminio. E la componentistica in generale? Sempre più leggera anche questa. Pensare che, invece, con 250-300 grammi suddivisi su tutta la bicicletta, saremmo più sicuri su tutto».

Per la serie: va bene la leggerezza, ma non a cuor leggero.



**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

**ULTIMISSIMA**

**UCI:**  
riparte la sperimentazione  
dei freni a disco

**Dal 1° gennaio i Professionisti  
potranno tornare ad utilizzarli**



## scatti di scorta

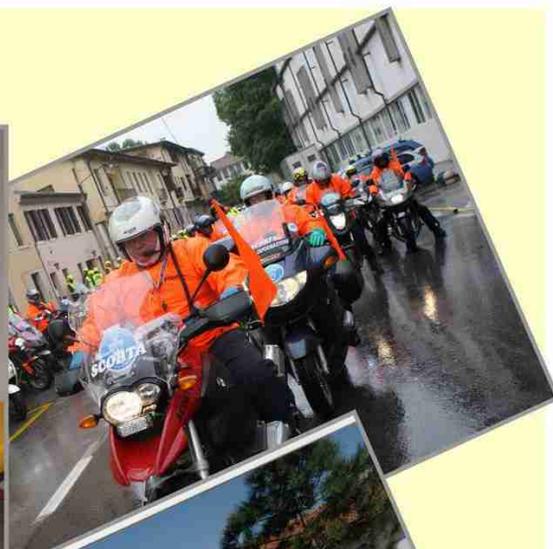
Dal **21 al 27 novembre 2016**  
presso il Salone delle Bandiere  
del Palazzo Comunale di Faenza

con orario 8.00/19.00,  
i cittadini manfredi  
e gli appassionati  
di ciclismo  
potranno ammirare  
la mostra fotografica  
dal titolo  
**"Scatti di sicurezza"**  
Retrospettiva  
dei 25 anni di vita  
del

**G.S. Progetti Scorta**  
con immagini  
dell'attività  
al seguito delle corse  
insieme a quelle  
delle varie  
edizioni di

### Il Giorno della Scorta

Premio Sicurezza  
e collaborazione  
con le  
Forze di Polizia.



Tutti i colori  
della natura

**GE.GRAF**  
Arti Grafiche

IL PARTNER AFFIDABILE PER LA  
TUA COMUNICAZIONE STAMPATA

GE.GRAF s.r.l. - Viale 2 Agosto, 583 - 47032 Bertinoro (FC)  
Tel. +39 0543 448038 - Fax +39 0543 448764 - [gegraf@gegraf.it](mailto:gegraf@gegraf.it) - [www.gegraf.it](http://www.gegraf.it)

## Pronto a rialzarmi ancora, SICURO! La stagione maledetta di Adriano Malori

Paolo Broggi



Una storia tutta da raccontare, quella di Adriano Malori. Una storia che, attraverso le sue stesse parole, spinge a riflettere. Sul ciclismo, sulla sicurezza, sulla vita.

«Il 22 gennaio ero in testa al gruppo al Tour de San Luis e stavo parlando con Vincenzo Nibali. Quando mi sono risvegliato ero in un letto di ospedale e non riuscivo a muovermi. Mi hanno detto subito: "il tuo cervello si è sconnesso completamente dalla parte destra del tuo corpo. Con tanto lavoro e un po' di fortuna potrai tornare ad avere una vita normale". Mi sono trovato dalla gioia di essere vicecampione del mondo della cronometro e dal sognare una medaglia ai Giochi di Rio, al dover dipendere dagli altri per tutto, per mangiare e per andare in bagno. Con la forza e la determinazione, e soprattutto con l'aiuto di una fantastica squadra di medici e di specialisti, a fine marzo ho iniziato a fare i rulli, un'ora al giorno. Ho fatto fino a sei ore di riabilitazione al giorno».

### C'era la bicicletta nei tuoi pensieri?

«L'obiettivo all'inizio era quello di tornare ad essere una persona normale, capace di bere con la mano destra e tagliarsi la bistecca. Il 28 aprile abbiamo fatto una prova in bicicletta nel magazzino della squadra e lì ho cominciato a sperare di poter tornare a correre. Ma fino a quel giorno non ci pensavo, anzi ero convinto di dovermi cercare un altro lavoro».

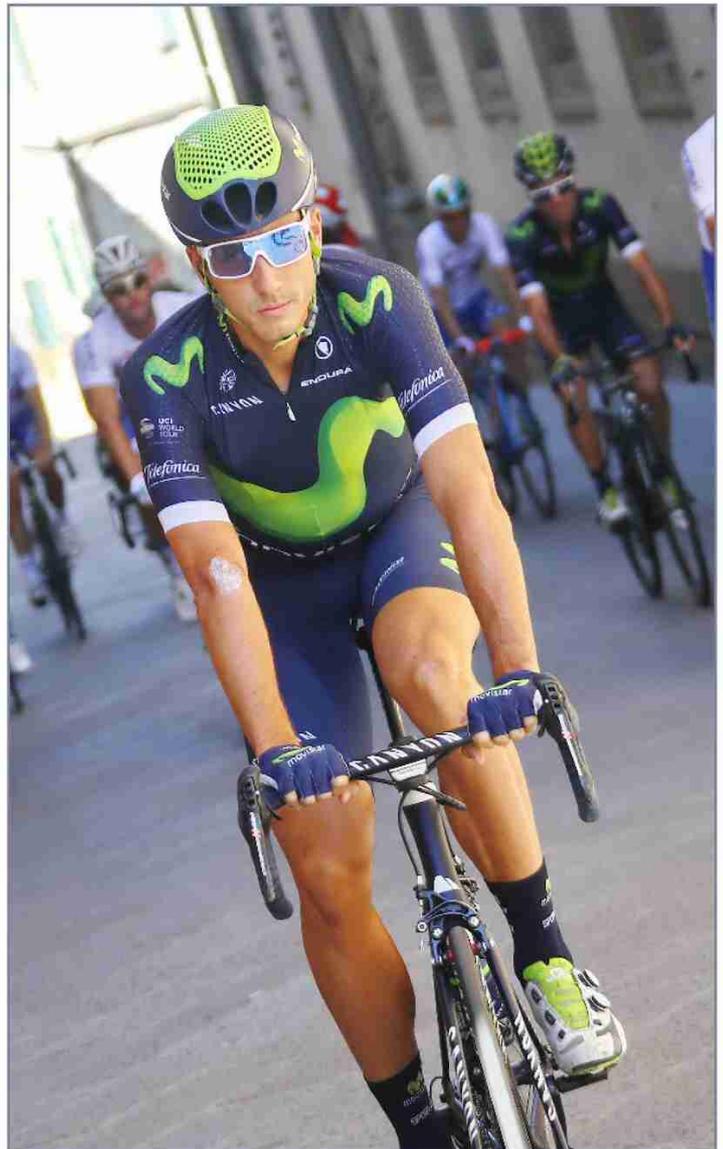
### Però non è finita...

«Sono tornato finalmente a casa, ho cominciato ad andare in bici continuando a fare fisioterapia. Ma dopo un'ora, un'ora e mezza la mano diventava dura, non riusciva a governare la bici e sono nuovamente caduto nel baratro. Il mio futuro è tornato ad essere buio. Quando sono andato a Pamplona per un semplice controllo, mi hanno detto che ero fuori strada, così sono tornato al CNAI. Ho fatto giusto una sosta a casa per sposarmi con Elisa e poi ho lavorato, lavorato e lavorato in Spagna. Il 10 agosto mi hanno dato il permesso per tornare a fare il mio lavoro e ho cominciato ad allenarmi come una bestia. Sono tornato in gara il 9 settembre in Canada e mi sono commosso, non lo nego. Ma prima ho voluto raccontare la mia storia per aiutare gente che sta male: in questi mesi ho visto persone di tutte le età che soffrono davvero. Ed è a loro che voglio spiegare che c'è un ragazzo di 28 anni che in sette mesi è tornato a correre tra i professionisti. Almeno un sorriso e una speranza la voglio dare, perché se la meritano. Ho provato qualcosa che non cancellerò mai: stare nella sofferenza assieme a gente che sta male insegna cose che non avrei mai

immaginato di imparare».

### Ma la sorte non aveva ancora finito...

«Il 28 settembre sono caduto ancora, in un incidente banale e siamo finiti a terra in tre in mezzo al gruppo: il mio compagno di squadra Ruben Fernandez ed io ci siamo rotti la clavicola. "Non so quanto tempo e sforzi ci vorranno però Adriano Malori TORNERÀ" ho scritto sui social ed è questo il pensiero che mi anima».



### E dal punto di vista della sicurezza, cosa si può fare?

«Tutte le componenti del ciclismo devono dare il loro contributo. Gli organizzatori scelgano strade adatte ad ospitare le corse e valutino tutto quanto può garantire la massima sicurezza alla corsa; i componenti della carovana rispettino le loro posizioni e non ostacolino la marcia dei corridori, come purtroppo abbiamo visto nei tragici incidenti che hanno caratterizzato questa stagione; i corridori capiscano finalmente che bisogna essere più tranquilli in certi frangenti della corsa, quando magari iniziare una salita al venticinquesimo posto anziché al decimo non cambia i destini della corsa. In questo modo, e con la collaborazione preziosa di uomini specializzati come quelli del Gs Progetti Scorta, potremo continuare a vedere belle gare di ciclismo e a parlare di scatti, imprese e volate, senza più fare i conti con la sicurezza dimenticata».



RIVENDITORE AUTORIZZATO

**cinelli**

**SCHWALBE**

**SHIMANO**

**OLMO**

**GIANFRANCO RICCI**

Via Nigrisoli, 18/A - RAVENNA  
Tel/Fax 0544 30366 - Cell. 3281038773  
ciclidacorsa.it - riccigianfranco@libero.it

## La sicurezza nelle gare femminili

Edoardo Salvoldi, classe '71, di Vaprio d'Adda (MI), Direttore Tecnico Squadre Nazionali Femminili strada e pista FCI, il CT supervittorioso, capace di portare all'Italia in 15 anni una montagna di medaglie: 63 d'oro, 56 d'argento, 59 di bronzo.

A lui, che sarà presente al "Giorno della Scorta", quattro domande per avere un anticipo delle sue osservazioni.



**Nelle gare femminili, avverte la stessa sicurezza di quelle maschili?**

"Chiaramente dipende dalla qualità di chi organizza e spesso dal livello della gara. Le prove internazionali che abbiamo in Italia come il Giro Rosa o Cittiglio ad esempio offrono buona copertura sulla sicurezza, quando invece affrontiamo qualche gara regionale, talvolta risulta essere molto precaria".

**Per la sicurezza, cosa abbiamo noi italiani da insegnare e cosa invece hanno da insegnarci i paesi esteri?**

"Sotto il profilo organizzativo direi che la nostra esperienza ci pone su di un livello qualitativo di vertice, probabilmente solo come in Francia. La nostra carenza credo sia sul senso civico del cittadino comune verso l'evento sportivo, che nel caso del ciclismo entra nella quotidianità delle persone".

**Qualcosa che vorrebbe assolutamente vedere nelle gare femminili o in generale?**

"Mi piacerebbero più tolleranza, più sportività, più accettazione della sconfitta".

**Una proposta per fare sempre meglio?**

"Voi siete già bravissimi, professionali e animati dall'unico elemento veramente fondamentale per la buona riuscita di ogni intento, quello della "passione" per quello che fate e per il ciclismo.

Una buona idea ammesso che già non rientri tra le vostre peculiarità, potrebbe essere quella di abilitarsi alle prime pratiche e nozioni di primo soccorso nell'emergenza".

## La Polizia Stradale propone l'esempio del ciclismo

La sicurezza del nostro ciclismo nazionale ancora una volta potrà contare sull'autorevole ed appassionato contributo della Polizia Stradale il cui Direttore, Giuseppe Bisogno, il 15 settembre 2015, nell'audizione presso la Commissione Lavori Pubblici del Senato, dedicata alla riforma del Codice della Strada, ha presentato una relazione straordinariamente interessante, con proposte tratte anche dall'esperienza positiva delle scorte tecniche alle gare ciclistiche. In particolare "attribuire, attraverso una modifica dell'Art. 12 del Codice della Strada, poteri specifici di Polizia Stradale alle figure che già svolgono attività di regolazione del traffico in occasione del transito di gare ciclistiche". La riforma del Codice della Strada, sta incontrando difficoltà e ritardi.

Speriamo comunque che il Parlamento riesca, prima o poi, a vararla e lo faccia adottando quelle misure già delineate a favore della mobilità in bici e, per quanto appartiene alla nostra passione sportiva, accogliendo le proposte avanzate dalla Polizia Stradale per la tutela e la sicurezza delle gare ciclistiche. Proposte che, per i concetti di ausiliarità e sussidiarietà, propongono una visione moderna della società reale.

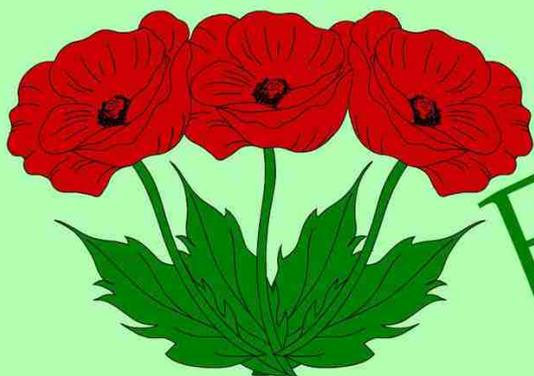


Nella pagina a fianco, uno stralcio della relazione del Dott. Giuseppe Bisogno presentata il 15 settembre 2015 all'audizione presso l'8ª Commissione Lavori Pubblici del Senato.

### Mondiali in QATAR

*"dai diamanti non nasce niente,  
dal letame nascono i fiori..."*

*Fabrizio De Andrè*



# Fiori & Piante

di Miccoli Giulia  
Fornace Zarattini

info 0544 462750 - 340 6208714

## Riforma del Codice della Strada

### Riordino delle funzioni di Polizia Stradale: ricorso a figure ausiliari



#### Estratto dell'audizione alla "Commissione Lavori Pubblici" del Senato della Repubblica.

Un importante aspetto cui la Polizia Stradale è interessata, rispetto alle tematiche del disegno di legge delega di riforma del Codice, è costituito dal riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni, mediante la specializzazione delle funzioni svolte dalle diverse forze di polizia e corpi armati, nonché il potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, con particolare riferimento alla rilevazione degli incidenti stradali senza feriti e alla regolazione del traffico. In tutti questi settori, attraverso interventi diretti di vigilanza da parte delle forze di polizia, sono stati ottenuti buoni risultati che, tuttavia, richiedono l'adozione di politiche coordinate d'intervento. In particolare, l'attuale congiuntura economica impone di rivisitare i modelli operativi per ottenere l'ottimizzazione delle risorse umane disponibili e richiede di affrontare, in primo luogo, il tema dell'ausiliarità nei servizi di polizia stradale, che merita una complessiva rivisitazione che ne possa favorire un impiego in settori più ampi, per liberare risorse di polizia da attività ripetitive e di basso impatto sulla sicurezza stradale. Nel settore circolazione stradale, funzioni ausiliarie sono già state istituite dal 1992. L'esperienza di questo ultimo decennio ha visto, infatti, la creazione di numerose figure ausiliarie

figure di ausiliari di polizia stradale: ausiliari per il rilevamento di incidenti stradali senza feriti, che si sono verificati sulle strade diverse da autostrade o strade extraurbane principali, per la regolazione del traffico nei centri urbani, per la regolazione del traffico in occasione di manifestazioni, cantieri o lavori.

L'intervento normativo dovrebbe:

\* *razionalizzare le figure già esistenti, conferendo poteri di polizia stradale riconducibili a quelli già conferiti dall'art. 11 del codice della strada ai soggetti indicati dall'articolo 12 dello stesso codice, previa apposita formazione ed abilitazione;*

\* *introdurre nuove figure a cui attribuire alcuni poteri di polizia stradale;*

\* *attribuire, attraverso una modifica dell'art. 12 del codice della strada, poteri specifici di polizia stradale alle figure che già svolgono attività di regolazione del traffico in occasione del transito di gare ciclistiche e sono create le sottoindicate figure di ausiliari di polizia stradale. Sarebbe utile prevedere le seguenti nuove figure:*

\* *Ausiliari per la regolazione del traffico nei centri urbani, con il compito di regolare il traffico in ambito urbano in occasione di manifestazioni, fiere, ecc. Anche in questo caso le modalità attuative verrebbero rimesse ad un apposito disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro dell'Interno, di concerto con il Ministro dei Trasporti, sentita la Conferenza permanente Stato-Regioni.*



che svolgono funzioni di polizia stradale. In particolare, sono già operative e funzionano a pieno regime le scorte tecniche a trasporti eccezionali, quelle a gare ciclistiche, gli ausiliari della viabilità autostradale e gli ausiliari della sosta. Nonostante questa attività sia ormai svolta dai privati, in questi anni non sono segnalati incidenti gravi a testimonianza che l'attività di scorta viene svolta in modo efficiente e sicuro, garantendo standard qualitativi sostanzialmente analoghi a quelli della Polizia Stradale. Per il concorrente interesse a svolgere l'attività principale (e cioè, rispettivamente, gara ciclistica, trasporto eccezionale, gestione dei parcheggi, ecc.) alle cui esigenze sono funzionali le attività affidate ai privati, le figure di ausiliari che sono state create rappresentano anche un'importante applicazione del principio di sussidiarietà. Per raggiungere questo obiettivo sarebbe necessario un intervento normativo con lo scopo di introdurre nuove figure a cui attribuire alcuni poteri di polizia stradale. In particolare, attraverso una modifica dell'art. 12 del C.d.S. potrebbero essere attribuiti poteri specifici di polizia stradale alle figure che già svolgono attività di regolazione del traffico in occasione del transito di gare ciclistiche e potrebbero essere create alcune

\* *Ausiliari per la regolazione del traffico in occasione di cantieri o lavori, con compiti di regolare il traffico in occasione di cantieri o lavori, sulla base di disposizioni da definire con apposito disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro dell'Interno, di concerto con il Ministro dei Trasporti. L'impiego di tali ausiliari diventerebbe obbligatorio ed i relativi oneri economici verrebbero posti a carico delle imprese che sono autorizzate ad effettuare i lavori ed i depositi sulla strada.*

*La proposta normativa non comporterebbe nuovi oneri per la finanza pubblica ma, al contrario, consentirebbe un notevole risparmio economico sia per lo Stato che per gli Enti locali. Infatti, l'esclusione, tra le competenze istituzionali degli organi di polizia stradale, dell'attività di rilevamento degli incidenti stradali con soli danni alle cose, consentirà di recuperare ingenti risorse umane e strumentali*

Tutte le persone incaricate di svolgere le predette funzioni dovrebbero essere oggetto di un'adeguata formazione, da verificare con esami di qualificazione ed essere in possesso di requisiti morali e di affidabilità, i cui esatti contenuti potrebbero essere oggetto di decreti ministeriali attuativi.



## Semplicemente UNICO !!!

Adelmo Federici compie 70 anni  
e ci saluta

Nato a Fusignano (Ra) il 22 Luglio del 1946, entra nella grande famiglia del ciclismo a 26 anni quando, nel 1972, ottiene la tessera di Giudice di Gara regionale. Una scelta influenzata dalla grande ammirazione per il babbo Antonio, ciclista, ufficiale di gara, organizzatore e poi anima propulsiva del ciclismo locale attraverso la presidenza del Pedale Fusignanese. Nel 1974 supera brillantemente il corso di Giudice Nazionale ed ottiene l'abilitazione sotto lo sguardo compiaciuto del mitico Aldo Spadoni, primo presidente della Commissione Nazionale Giudici di Gara. Sette anni dopo, a Gatteo Mare, un altro salto di qualità: diventa Commissario Nazionale quando a presiedere la CNGG è Enzo Tamarin, un altro dei grandi della Categoria. Per 20 anni Adelmo Federici riesce a farsi apprezzare un po' ovunque. Dalle

oltre 15 anni, prezioso segretario ancora oggi in carica, nel 2012 decide di rinunciare a favore dei più giovani al ruolo di consigliere. La grande passione, che lo ha fatto conoscere a tanti in questi ultimi 22 anni, è il servizio di radio-informazione, svolto con semplicità ed efficienza, nell'ambito di un progetto che il G.S. Progetti Scorta ha portato avanti con successo: dare anche alle gare minori una "voce" che potesse contribuire alla sicurezza. Il costo è di una semplice motostaffetta, senza la pretesa di fare concorrenza ai professionisti del mestiere, ma, sempre e soltanto, con l'intento di aiutare gli organizzatori in rapporto alle modeste risorse. In questo Adelmo Federici è stato un generoso esempio che le società romagnole hanno compreso benissimo, culminato con il tributo che la S.C. Massese ha voluto riservargli il 12 giugno, quando,



grandi gare a quelle minori, tutti imparano a conoscere questo baffuto omaccione, burbero all'apparenza ma infinitamente generoso dentro. Un esempio di regole legate sempre al buon senso e all'amore per il ciclismo. Anni di soddisfazioni, ma anche di cocenti delusioni, fino a che, nel 1994, Adelmo decide di abbandonare la giacca blu per entrare nel Team Publifest, fondato due anni prima da Silvano Antonelli, dove le nuove idee per la sicurezza e la qualità dei servizi in corsa lo attraggono fino a sentirsi ringiovanito. Entra come motostaffetta, come semplice socio, ma, ben presto, la sua enorme esperienza e competenza lo portano inevitabilmente a diventare uno dei leader del Gruppo. Consigliere per

al termine del "Memorial Fusari - Tre Monti Race", lo ha premiato srotolando alle sue spalle uno striscione di quattro metri con la scritta "Semplicemente unico!!! Grazie Adelmo". Adelmo ha compiuto 70 anni. Un traguardo straordinario, da assaporare, seppure con quel pizzico di amarezza dato dalle regole federali che lo costringeranno ora a scendere forzatamente dalla moto, lasciandogli la possibilità di godersi il ciclismo unicamente sulle strade del suo cuore. Grazie Adelmo, è stato importante quello che hai fatto! E' stato bello stare assieme.

I compagni del G.S. Progetti Scorta

ITALIA

REPACK

[www.repack.it](http://www.repack.it)



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

OSCAR  
ELETTRONICA  
[www.oscarelettronica.it](http://www.oscarelettronica.it)

Via Romea Sud, 122/a  
Ravenna

## progetti scorta ... progetti cronometro

### il 2016 del G.S. Progetti Scorta

Nel 2016 i motociclisti del G.S. Progetti Scorta hanno scortato 106 gare, per un totale di 813 prestazioni individuali. Con un organico di 44 unità ed una media di 7,6 moto a gara, ha servito 68 organizzatori senza alcuna defezione tra le moto prenotate. Insieme a questo, il G.S. Progetti Scorta è stato fondamentale per la realizzazione di due gare a cronometro, fornendo gratuitamente le proprie moto e partecipando concretamente alla loro organizzazione: il "G.P. Nove Colli-Trofeo G.S. Progetti Scorta" a S. Angelo di Gatteo l' 11 giugno ed il "Trofeo Insieme per il Ciclismo" a Cotignola il 25 giugno, a dimostrazione di un Gruppo che oltre a fornire sicurezza al ciclismo, è fortemente impegnato nella sua promozione. Oltre a ciò, anche l'organizzazione di due lezioni di sicurezza e la 25<sup>a</sup> edizione del Giorno della Scorta. Così, tanto per stare nella "normalità".



Tutto questo grazie alla preziosa disponibilità e professionalità dei propri soci/motociclisti:

**Antonelli Silvano, Bassi Gianluca, Bramucci Andrea, Campini Stefano, Canale Nicolò, Casadei Mirco, Catellini Valerio, Coffari Stefano, Evangelisti Edmeo, Federici Adelmo, Feliciotto Aldo, Folesani Paolo, Galeotti Roberto, Gatti Federico, Giusti Sergio, Grillo Agostino, Lisena Mario, Maldini Sergio, Mambelli Maurizio, Mangano Giuseppe, Mattioni Mario, Menghini Valentina, Micci Maurizio, Micheli Andrea, Moschini Tarcisio, Palmonari Alessandro, Pasi Bruno, Pederzoli Nicola, Poletti Andrea, Poli Michele, Poli Sandro, Pulizzi Salvatore, Raffaelli Stefano, Ranuzzi Flavio, Ricci Gianfranco, Rocchi Riccardo, Rossi Elia, Scalorbi Giampaolo, Spigato Flaviano, Spina Tommaso, Stagni Stefano, Tarozzi Eros, Tondini Enea, Vincenzi Rinaldo.**

### "Ambasciatori" della sicurezza

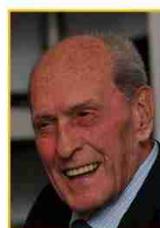
## Albo d'Oro



**2009**  
Pier Augusto Stagi



**2010**  
Felice Gimondi



**2011**  
Alfredo Martini



**2012**  
Vittorio Adorni



**2013**  
Riccardo Magrini



**2014**  
Marino Amadori



**2015**  
Silvio Martinello



**PISSEI**

www.pissei.com

**Nel Giorno della Scorta  
un "Uragano" è atteso a Faenza  
in Piazza del Popolo  
dalle 9.30 alle 13.00**

**Si ringrazia il Ministero dell'Interno  
per avere concesso la presenza della  
Lamborghini Huracàn,  
la "supercar" della Polizia di Stato**



  
**WIND**  
Più vicini.  


**NEGOZI  
ESCLUSIVI**

**Ravenna**  
Viale E. Berlinguer, 94

**Ravenna**  
Via IV Novembre, 21

**Ravenna**  
Centro Commerciale ESP  
Galleria Sud