

Con il Patrocinio di



MINISTERO
DELL'INTERNO



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti



Regione Emilia-Romagna



FEDERAZIONE CICLISTICA
ITALIANA



ITALIA CONI
COMITATO REGIONALE
EMILIA ROMAGNA



Provincia di Ravenna



ASAPS
Associazione Sostenitori
Amici Polizia Stradale

24^a edizione

il Giorno della
SCORTA

LE IDEE DELLA SICUREZZA

LA SICUREZZA DELLE IDEE

Faenza

domenica, 29 novembre 2015

ore 9,30 Sala Consiliare



PREMIO 24[°] SICUREZZA

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

CON LA COLLABORAZIONE DI

tutto
BICI

Programma

Piazza del Popolo

Ore 9.30

Benvenuti a Faenza

Ricevimento degli ospiti
esibizione del Gruppo Folk Italiano alla Casadei

Ore 9.45 / 12.30

In visione il **Pullman Azzurro**
e la **Lamborghini Gallardo**
della Polizia di Stato

Sicurezza stradale

Informazioni sulla sicurezza stradale
a cura delle Forze di Polizia

Voglia di ciclismo

Prova di piccole bici da corsa
messe a disposizione dei bambini
che vogliono avvicinarsi
al ciclismo
a cura delle società ciclistiche
Zannoni e Faentina



Sala del Consiglio Comunale

Ore 9.45

Apertura lavori

Saluto ai partecipanti,
presentazione degli ospiti,
interventi dei rappresentanti delle istituzioni

Ore 10.00

Pedalare insieme

Interventi, proposte e contributi
per la sicurezza nel ciclismo

Ore 11.30

Bravi, bravissimi

Premi e riconoscimenti
ai protagonisti della sicurezza

Ore 11.45

Nomina

"Ambasciatore della sicurezza nel ciclismo"
Riconoscimento ad una personalità
che nel 2016 si farà paladina dell'impegno
a favore della sicurezza nelle gare ciclistiche

Ore 12.00

Premio Sicurezza 2015

Cerimonia protocollare di assegnazione
con comunicazione tecnica del premiato

Conduce Pier Augusto Stagi

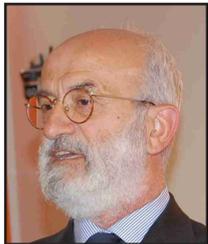
Ore 12.45
Buffet

Il saluto dell'Amministrazione Comunale di Faenza

"Il Giorno della Scorta", manifestazione nazionale per la sicurezza delle gare ciclistiche, celebra la sua XXIV edizione a Faenza, che la ospita per l'undicesima volta, a testimoniare la vicinanza e la passione per il ciclismo e lo sport, ma anche per il valore sociale della sicurezza in questa pratica sportiva, nei cui confronti l'Amministrazione comunale, il movimento sportivo e la comunità hanno sempre manifestato una grande sensibilità. 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 -, la presenza di varie Società ciclistiche, ma anche il "Premio Sicurezza" conseguito dalla nostra Polizia Municipale. Proprio sul tema della sicurezza nello sport, il Gruppo Sportivo Progetti Scorta di Ravenna ha avuto e mantiene un ruolo fondamentale, testimoniato dal fatto che il gruppo di "motostaffette" ravennate, grazie al suo impegno dinamico ed innovativo, assicura un significativo contributo alla sicurezza dello svolgimento delle gare ciclistiche di ogni categoria. Esprimo pertanto l'apprezzamento e il sostegno 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 servizio profusi, augurando loro di continuare ad operare a fianco del ciclismo, attività di grande valore sociale molto amata dalla nostra comunità.

Giovanni Malpezzi
Sindaco di Faenza



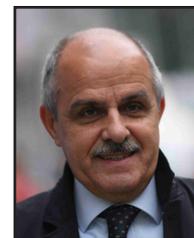


... un anno dopo l'altro Silvano Antonelli Presidente GS Progetti Scorta

Sotto il profilo della sicurezza, il 2015 può essere visto come un anno "normale", dove l'assenza di fatti eclatanti, potrebbe configurarsi come il consolidamento di condizioni tutto sommato accettabili. Diciamo pure buone, visto che la normalità non è l'assenza di difficoltà, ma la capacità di prevenirle, attraverso un intenso ed efficace lavoro di tante brave persone, coscienziose e tecnicamente preparate. Nell'ambito dei rapporti tra FCI e Ministero dell'Interno, sono state introdotte una serie di migliorie puntualmente richiamate in queste stesse pagine dal Presidente della FCI Renato Di Rocco. Molto significativa la circolare a firma, per la prima volta, del Ministro dell'Interno, con l'invito ai Prefetti di assecondare la sicurezza del ciclismo valutando le sue peculiarità e la sua insopprimibile necessità di vivere sulle strade di tutti i giorni, nonostante le criticità della viabilità ordinaria. Segnali che vanno nella direzione giusta, di quel lento ma costante consolidamento della sicurezza nelle gare ciclistiche, senza con questo attenuare – come noi auspichiamo – il desiderio e la ricerca di future soluzioni politicamente più significative, quali:

- l'assegnazione di frequenze dedicate alle gare ciclistiche a condizioni di servizio di interesse pubblico
- l'inserimento delle gare ciclistiche nei quiz per il rilascio della patente di guida
- una campagna di informazione televisiva sulle norme che regolano il transito delle gare ciclistiche
- il rafforzamento dei poteri delle scorte tecniche
- il miglioramento delle coperture assicurative per il personale che opera in moto

Negli ultimi anni la maggior parte dei Gruppi di motostaffette e scorte tecniche hanno focalizzato le loro attese su queste cinque questioni, considerate importanti o, per alcune di esse, vere e proprie priorità di svolta. Bisognerà insistere per ottenerle, così come noi da 24 anni a questa parte ci ostiniamo ad organizzare il Giorno della Scorta, con l'auspicio di renderci utile alla causa della sicurezza e alla promozione del ciclismo. A tutti quelli che verranno a trovarci, il nostro più sentito ringraziamento.



Pedalarci insieme Renato Di Rocco Presidente FCI

Sono lieto di portare il saluto della Federazione Ciclistica Italiana al Giorno della Scorta. L'appuntamento ha dato e continua a dare un contributo prezioso di proposte e di stimoli in tema di sicurezza nelle manifestazioni ciclistiche. Tema che sta a cuore a tutti noi che operiamo nell'ambito dell'istituzione sportiva, ai dirigenti, agli atleti, ai direttori sportivi e di corsa, ai commissari di gara. Negli ultimi tempi, grazie anche a questa convergenza d'intenti tra le varie componenti, sono state introdotte alcune norme innovative che hanno alzato il livello di sicurezza delle manifestazioni ciclistiche. Al riguardo l'Italia rappresenta ormai un modello di riferimento. Se si considera il numero di manifestazioni organizzate durante l'anno sulle strade del nostro territorio, dalle gare dei giovanissimi, agoniste a quelle amatoriali, alle gran fondo, è veramente notevole per qualità ed efficienza il lavoro svolto da tutti gli addetti all'organizzazione e ai servizi che garantiscono il regolare svolgimento prima, durante e dopo gli eventi. Dobbiamo essere grati ai Ministeri dell'Interno, a quello delle Infrastrutture e Trasporti, alla Polizia di Stato che hanno stabilito un rapporto di collaborazione sinergica con la Federazione Ciclistica Italiana, un tavolo permanente di consultazione e confronto dove la Federazione si fa interprete e tramite delle istanze emerse nei numerosi convegni e in occasioni come questa gestita dal G.S. Progetti Scorta.

Da questi incontri sono scaturite le disposizioni del nuovo Disciplinare per le Scorte Tecniche alle competizioni ciclistiche. Tutti i partecipanti a questo appuntamento ne sono a conoscenza, ma proprio il sondaggio effettuato nel 2014 dal G.S. Progetti Scorta in collaborazione con il G.C. Fausto Coppi Cesenatico in occasione della Nove Colli aveva segnalato come il 33% dei partecipanti le ignorasse totalmente o in parte. Dunque "repetita juvant", se non altro a misurare i passi avanti fatti dal momento in cui si è deciso di pedalare insieme nella stessa direzione.

Analisi e risultanze come "passi avanti per la sicurezza" li troverete a pagina 4



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



ANNA NERI
... dal 1978

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

Passi avanti per la sicurezza

Renato Di Rocco

I recenti risultati conseguiti dalla FCI
in collaborazione con i vari Ministeri



In sintesi:

- Con la modifica del 27 febbraio 2012 la materia che attribuisce alla Federazione Ciclistica Italiana un ruolo centrale nell'attività di formazione delle scorte, era stata già oggetto di un significativo intervento normativo. Nei primi due anni di applicazione del nuovo modello formativo si erano manifestate, tuttavia, alcune criticità nella gestione dei corsi di formazione e di aggiornamento relative soprattutto alla loro durata, ritenuta eccessiva.
- Con la modifica del 22.7.14 (G.U. 17.10.14) si è perciò intervenuti sulle tematiche della formazione delle Scorte stesse e sulle prerogative dei Direttori di corsa. Da una parte sono stati abbreviati i tempi formativi. Aderendo alle nostre richieste, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e quello dell'Interno ci hanno consentito di ridurre a 9 ore didattiche il corso per il rinnovo del certificato di abilitazione al servizio di scorta, in modo che possa essere svolto in una sola giornata. Quello per gli "ASA" è stato, invece, portato a 5 ore didattiche. D'altra parte, l'abilitazione al servizio di scorta è stata facilitata: oggi si può conseguire anche con il possesso della patente A2. Ciò significa portare nuova linfa e ringiovanire i ranghi degli abilitati al servizio.
- In merito alle prerogative dei Direttori di corsa, si è stabilito che sulla loro autovettura siano posti i dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla già in dotazione ai veicoli di inizio e fine gara ciclistica e a quelli di scorta. Ciò evidenzia la centralità del Direttore di corsa nell'apparato di sicurezza. Ruolo che assume tutta la sua importanza con la definizione dei poteri attribuiti nell'ambito dello spazio compreso tra i cartelli mobili di "Inizio gara" e "Fine gara", di cui all'art. 360 regolamento CDS. La modifica del Disciplinare pone fine ad ogni dubbio in merito. Nell'ambito spazio-temporale della manifestazione debbano essere rispettate solo le regole sportive approvate dal CONI e non quelle del Codice della Strada. Per i concorrenti ed i conducenti dei veicoli del seguito fanno testo solo le disposizioni dei regolamenti sportivi e le indicazioni fornite dal Direttore di corsa. Durante la gara non vigono le norme di comportamento della circolazione ordinaria quali la mano da tenere, il sorpasso, la precedenza, la distanza di sicurezza, ecc. Anche l'utilizzo delle cinture di sicurezza o meno è in relazione alla funzione svolta dal conducente o dai passeggeri nell'ambito della competizione.
- Infine, molto importante è anche la facoltà del Direttore di corsa di allontanare dalla gara tutti soggetti non autorizzati o che recano disturbo o intralcio alla corsa stessa avvalendosi se necessario degli organi di polizia.
- Resta inteso che la sicurezza deve essere sempre posta al primo posto e che occorre rispettare l'ordinaria prudenza. Perciò il buon senso, l'informazione, la

formazione e la preparazione delle scorte, degli atleti e di tutti gli addetti al seguito sono elementi fondamentali. Le disposizioni anzidette indicano il grado di credibilità e di affidamento di cui gode il movimento ciclistico italiano organizzato presso le istituzioni, con la Federazione in veste di garante. La nostra azione non si limita, ovviamente, al contesto delle manifestazioni ciclistiche. Sappiamo bene che il ciclista corre i pericoli maggiori durante l'allenamento e l'attività svolta in "zona non protetta". Il casco obbligatorio anche fuori delle competizioni rientra nella misure a tutela dei nostri praticanti. Per quanto concerne l'enorme massa degli utenti della bicicletta a fini personali di mobilità, ricreazione, salutari e turistici, il problema investe responsabilità e competenze che investono le istituzioni centrali, regionali e locali. Riguarda la politica della mobilità sostenibile, l'organizzazione e difesa del territorio, il risparmio energetico, la lotta all'inquinamento, la tutela della salute. L'Europa stessa, tra i suoi sette obiettivi strategici per migliorare la sicurezza, ha inserito la protezione degli utenti "deboli", siano essi pedoni e ciclisti. Tutti noi del mondo del pedale ci sentiamo coinvolti e svolgiamo una funzione attiva d'informazione, a partire dalle Scuole e dai giovani. Ho apprezzato molto le iniziative dell'Emilia Romagna realizzate con il G.S. Progetti Scorta. Al livello nazionale la Polizia di Stato porta avanti un progetto legato alla sicurezza denominato Icaro, quest'anno dedicato al tema della bicicletta. Si sviluppa in tutte le province, dedicato alle scuole primarie e secondarie a cui viene collegato un concorso del MIUR "Sicuramente in bici". Nell'ambito di questo progetto rientra anche l'ABICI, il pieghevole che abbiamo realizzato per sintetizzare le regole da rispettare nell'utilizzo della bicicletta. Con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sempre con il supporto del MIUR, abbiamo varato il progetto "Sulla buona strada...in bici" destinato alle Scuole Secondarie di 1° grado nel quale la Federazione, attraverso le Scuole di Ciclismo riconosciute sul territorio nazionale, mette a disposizione i propri tecnici per fornire tutte le nozioni utili, in collaborazione con il corpo docente della scuola. Alle nostre iniziative partecipano ogni anno centinaia di istituti scolastici, migliaia di alunni e di famiglie. Facciamo la nostra parte anche sostenendo ovunque sia possibile l'attuazione di percorsi ciclabili e di ciclodromi, per i quali abbiamo predisposto progetti tipo da presentare ai Comuni interessati. Il lavoro che abbiamo di fronte è vasto e complesso. Quanto più pedaliamo insieme, Federazione, Enti, Associazioni, Società di base, tanto più contribuiamo ad innalzare l'Italia al livello delle nazioni più avanzate in Europa e nel Mondo. Mai come oggi la diffusione della bicicletta e il suo utilizzo in condizioni di sicurezza sono un parametro di civiltà e di progresso.

Pier Augusto Stagi

... forse è il caso che si torni a parlare un po' di italiano ...



Forse è colpa della complessità dei regolamenti, o dell'eccessiva sicurezza che porta spesso gli organizzatori e il ciclismo fuori strada. Forse è solo una questione di lingua: non ci si comprende più. Fino a qualche anno fa la lingua ufficiale del ciclismo era il francese ma anche l'italiano era una lingua "passepartout": ora c'è l'inglese, per tutti, anche in Francia e in Italia. Non sono sicuro che il problema sia l'inglese, anche se l'inglese è un problema per molti, ma non sono certo che sia la causa dei troppi incidenti che anche in questa stagione sono accaduti in diverse corse di rango, tutte di World Tour. Un esempio di quanto è successo? Presto detto: la stagione incomincia con un doppio incidente in mondovisione al Giro delle Fiandre. *E dico il Fiandre*. L'auto del cambio ruote prima urta Jesse Sergent che è in testa a un gruppetto di fuggitivi e lo manda gambe per aria e poi all'ospedale (frattura della clavicola). Poco dopo, un'altra macchina del cambio ruote sbatte per terra Sebastien Chavanel, il quale però non lamenta nessun danno specifico. Al Fiandre dell'anno scorso un altro episodio piuttosto grave, che poteva anche terminare peggio. Durante le fasi iniziali della competizione, una donna viene investita dal belga Johan Vansummeren poi costretto al ritiro.

Dopo il Fiandre la Roubaix, che rischia di finire in un binario morto, o meglio, sotto un treno. Nessuna sanzione per il grave rischio corso da alcuni corridori a circa 85 km dall'arrivo della Parigi-Roubaix numero 113. Cosa succede di preciso? Quando il gruppetto di testa arriva ad un passaggio a livello che si sta abbassando con una sola sbarra per senso di marcia, una trentina di corridori passa nonostante i tentativi di fermarli di un poliziotto motociclista. Tra questi anche Arnaud Demare in maglia di campione di Francia, che incocchia la barra dall'altra parte della ferrovia e ha qualche difficoltà a riguadagnare la strada. Una cosa analoga era successa sempre alla Roubaix nel 2006 con i belgi Leif Hoste e Peter Van Petegem ed il russo Vladimir Gusev, giunti rispettivamente secondo, terzo e quarto, che furono però squalificati per aver attraversato un passaggio a livello con le sbarre abbassate. Questa volta – nel senso di quest'anno – nessun provvedimento, nessuna squalifica.

Ma non è tutto: vogliamo parlare della moto che finisce addosso a Greg Van Avermaet mentre sta andando a vincere la Clasica di San Sebastian che finisce invece nelle mani di Adam Yates? E di Peter Sagan sbattuto anche lui giù da una moto dell'organizzazione in una tappa della Vuelta? Tutto questo per dire cosa? Che c'è qualcosa che non torna. Troppi gli incidenti, troppo il personale non qualificato o perlomeno adeguatamente addestrato, ma una cosa balza chiaramente all'occhio: succede tutto lontano da casa nostra. Voi direte: meglio così, ci è andata bene. Ma la verità è anche un'altra, e ogni tanto va anche rammentata: l'Italia ha mille più problemi, e forse questa è la nostra vera fortuna. Quale è la nostra fortuna? Essere con le pezze là dietro in prossimità del nostro deretano e per questa semplice ragione ci ingegniamo.



Noi abbiamo problemi di sponsor, viabilità e costi per avere al via delle nostre manifestazioni la polizia stradale o i carabinieri. Per questo in Italia siamo molto avanti con le scorte tecniche. Per questo da anni si organizza una giornata come questa dedicata alla "sicurezza" nelle corse in bicicletta e periodicamente si tengono corsi di formazione. Per questo in Italia le corse si possono dire sicure, mentre all'estero, dove si sentono sicuri senza fare niente, succede quello che succede. Per questo, forse, è il caso che nel ciclismo si torni a parlare anche un po' di italiano. E magari a seguire anche qualche nostro corso. Chissà, anche questa giornata della sicurezza potrebbe guardare oltre i confini, perché nonostante noi ci si senta perennemente alla periferia del mondo, qualcosa da insegnare sulla sicurezza nelle corse al mondo del ciclismo ce l'abbiamo eccome. Di questo ne sono sicuro.

TGR MOTOR

Via Faentina, 126 - 48123 Ravenna

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

Concessionaria Ufficiale
 **YAMAHA**

 **BCC**
CREDITO COOPERATIVO
ravennate & imolese

SCORTE TECNICHE in continuo calo

ASA perche' questo tracollo?

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

	2013	2014	2015
Abruzzo	198	196	108
Basilicata	0	0	0
Campania/Molise	0	0	0
Calabria	0	0	0
Friuli V. G.	0	0	0
Emilia-Romagna	1.087	1.229	847
Marche	734	489	410
Lazio	257	272	277
Liguria	266	142	60
Lombardia	783	716	627
Piemonte	700	329	189
Puglia	120	145	145
Toscana	524	385	470
Sardegna	0	0	0
Sicilia	14	15	15
Trentino A.A.	580	369	364
Umbria	443	322	241
Veneto	1.938	1.828	1.692
ITALIA	7.644	6.437	5.445

Le scorte tecniche nella loro evoluzione stanno segnando tre fasi: quella iniziale, dal 2003 al 2007, quando, complice il fatto che le abilitazioni venivano inizialmente rilasciate per soli titoli, il loro numero raggiunse la cifra massima di 5.340 ed una seconda fase, dal 2008 al 2011, quando, causa la rinuncia al rinnovo di molte abilitazioni per non volersi sottoporre al previsto esame, la cifra si ridusse a valori molto più credibili fino alle 1.980 unità. Risultato, che per quei tempi sembrava segnare la consistenza fisiologica e possibile della categoria. Infine, una terza fase, dove le scorte tecniche, contrariamente alle previsioni, hanno comunque continuano a perdere pezzi, anno dopo anno, planando all'attuale quota di 1.637 abilitati. Meno 18% nel periodo 2012/2015, con una diminuzione media annua del 4 5%. Le cause di questa flessione e le eventuali terapie di recupero possono essere diverse, ma, in questa sede, ci limitiamo semplicemente segnalare il problema, certi di un inizio di riflessione fra quanti hanno responsabilità e poteri su questo fronte, per evitare di trovarci impreparati in un prossimo futuro.

La categoria degli ASA registra un inaspettato ridimensionamento. A partire dal 2008, anno dei primi corsi di formazione, gli ASA conoscono uno singolare sviluppo fino a raggiungere, nel 2013, la quota massima di 7.644 abilitati. Nel 2014 la rotta si inverte e in due anni gli ASA calano del 29% fino alle attuali 5.445 unità. L'Emilia-Romagna perde il 31% degli addetti, il Trentino il 37%, l'Abruzzo e l'Umbria il 45%, le Marche il 46%, il Piemonte il 73%, la Liguria il 77%. Minori perdite per le restanti regioni, con le accezioni di Lazio e Puglia che invece crescono. Basilicata, Campania, Molise, Calabria e addirittura anche il Friuli V.G., non hanno mai avuto abilitati ASA. Che sta succedendo? Questa figura non interessa più? Dove si sta sbagliando? Perché nessuno se ne preoccupa? Organizzatori, Federazione e Ministero dell'Interno hanno una loro chiave di lettura del fenomeno? Confrontiamoci e, insieme, proviamo a capire cos'è giusto fare, visto che questa figura era nata per presidiare i percorsi di gara con volontari qualificati e dotati di poteri sostitutivi delle forze di polizia.

CONTESSI CARLO S.R.L.

PNEUMATICI
COLLAUDI e ASSISTENZA MECCANICA
dal 1911 - Tre generazioni al vostro servizio



CONCESSIONARIO
MICHELIN



ESCLUSIVISTA

YOKOHAMA

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

WELCOME TO OUR TEAM.

PISSEI srl

via Zanzotto, 218
51100 Pistoia
tel 0573.53.44.43
fax 0573.53.77.50

info@pissei.com



2013 2014 2015

Abruzzo	18	21	27
Basilicata	24	25	23
Bolzano	7	7	5
Calabria	2	2	4
Campania	7	6	6
Emilia-Romagna	135	128	120
Friuli V.G.	47	53	51
Lazio	15	5	23
Liguria	44	48	51
Lombardia	269	262	259
Marche	54	56	53
Molise	0	0	3
Piemonte	66	57	55
Puglia	6	7	18
Sardegna	0	0	0
Sicilia	0	0	0
Toscana	177	166	163
Trento	39	50	52
Umbria	23	25	7
Valle D'Aosta	0	4	3
Veneto	91	101	139
TOTALE*	1.024	1.023	1.062

* I numeri sommano le motostaffette e le motostaffette abilitate a scorta tecnica

Leggera crescita delle motostaffette abilitate in possesso della tessera FCI: 1.062 nel 2015, 1.023 nel 2014, 1.024 nel 2013. Un quadro ormai consolidato, rappresentativo della forza di cui la FCI dispone per le proprie corse su strada, che nel frattempo, nello stesso periodo, sono diminuite di circa il 15%. In diversi casi i numeri appaiono coerenti con la quantità di gare organizzate nelle singole regioni, in altri invece, data l'assenza o quasi di questo genere di tesserati, viene da chiedersi in che modo possa essere rispettato l'obbligo federale di utilizzare esclusivamente motociclisti tesserati, fino ad alimentare il sospetto che non tutti i direttori di corsa operino con coerenza e che le loro commissioni regionali eseguano i dovuti controlli. Gli standard di sicurezza indicati dalla FCI vanno rispettati e con essi il lavoro anche di quanti agiscono con scrupolo sottoponendosi ai percorsi formativi, agli aggiornamenti biennali ed ai costi di moto equipaggiate in modo corretto. Per il prossimo anno, fornire più attenzione a queste cose, sarebbe già un obiettivo.

TORNANO LE RADIOLINE

Il Comitato Direttivo dell'UCI, nella sua riunione di Richmond, in occasione dei recenti Mondiali, ha deliberato la modifica all'art. 2.2.024 del regolamento tecnico, che entrerà in vigore dal 1° gennaio 2016: «L'articolo autorizza l'uso di radio e di altri mezzi di comunicazione nelle gare di WorldTour, di Hors Catégorie e di categoria 1 per i professionisti, per le prove di WWT e di categoria 1 per le donne e durante le cronometro». L'idea, che senza le radioline le corse sarebbero state più affascinanti, più combattute e meno scontate, si è quindi mostrata infondata come molti avevano sostenuto sin dall'inizio. Si sono semplicemente persi 5 anni di sperimentazione dove l'unico effetto certo è stato quello di una minore sicurezza per i corridori.


CONDIZIONI METEO ESTREME

Sempre a Richmond, il Consiglio Direttivo dell'UCI ha definitivamente recepito nel regolamento tecnico il nuovo protocollo che riguarda le condizioni di meteo estreme, ovvero: grandine, neve, vento forte, temperature estreme, scarsa visibilità, inquinamento atmosferico. Al verificarsi di queste condizioni, il nuovo protocollo prevede, in particolare, la convocazione obbligatoria di un incontro tra le parti interessate (compresi anche medico di gara, capo della sicurezza, corridori, squadre, presidente di giuria), al fine di adottare le opportune azioni che di volta in volta potranno essere: nessuna variazione, modifica del luogo di partenza o di arrivo, modifica dell'orario di partenza, scelta di un percorso alternativo, neutralizzazione di una parte della tappa/corsa, cancellazione della tappa/corsa. L'incontro può essere convocato su richiesta di una qualsiasi delle parti interessate. In pratica, un protocollo del buon senso, un invito alla massima condivisione quando di mezzo c'è la sicurezza, ma che oggettivamente non modifica di molto quello che è sempre stato praticamente fatto dalla stragrande maggioranza degli organizzatori.


GRUPPO
Jolly Casa International®
**Prodotti
per la salute ed il benessere
della persona**
**Sede Legale - Produzione
Show Room - Centro Ausili**
**Via dei Laghi, sn - Calcinelli di Saltara (PU)
Tel. 0721.876162
www.jollycasa.it - info@jollycasa.it**




Domenico Pozzovivo

intervista di Pier Augusto Stagi



«Sto bene, ma la botta è stata molto forte»

Queste le prime parole di Domenico Pozzovivo, che dopo la paurosa caduta del Giro rassicura immediatamente tutti. Le prime immagini tolgono il fiato. Il corpo inerme riverso sull'asfalto. Attimi di terrore. La mente corre velocemente a Wouter Weylandt, morto nella terza tappa del Giro 2011. Allora come oggi siamo in Liguria. Le immagini sono forti, nella loro gravità anche violente. Restano impresse nella mente di tutti gli sportivi, meno che in quella di Domenico, che per l'impatto non ricorda assolutamente nulla.

«Diciamo che ho recuperato tutto solo dopo aver visto anch'io le immagini di quella caduta. Mi ricordo solo che la discesa era molto veloce e impegnativa e probabilmente a causa dell'asfalto un po' sporco, come in un secondo tempo mi ha raccontato Philippe Gilbert, mi è andata via la ruota anteriore e io sono finito con la faccia sull'asfalto»

Ricoverato immediatamente al San Martino di Genova, dove è stato ricoverato e assistito dall'equipe del professor Paolo Moscatelli, primario del pronto soccorso. Domenico Pozzovivo era finito per terra nella discesa di Fontana Barba Gelata, verso Monleone, durante la 3a tappa del 98° Giro d'Italia. «Quello che mi ricordo è che appena ho ripreso coscienza mi spiaceva che ci fossero persone che erano in ansia per me. Volevo comunicare subito di stare bene, quella era la mia priorità. Avevo subito un trauma cranio-facciale ma sentivo di poter rassicurare la mia futura moglie e i miei genitori, così come i tanti tifosi che mi vogliono bene»

Fondamentali, come spesso in questi casi, il pronto intervento dello staff medico del Giro d'Italia...

«Guarda è proprio così. Io sarò grato al professor Giovanni Tredici e al dottor Massimo Branca, così come a tutti i loro collaboratori, per tutta la vita. Ho rivisto le immagini e mi sono reso conto che io sono caduto a forte velocità, ma anche loro sono stati velocissimi a soccorrermi. Hanno fatto tutto con velocità e calma. Sembra un ossimoro, ma non lo è. Veloci a capire la situazione e la calma di fare tutto quello che era necessario fare per il mio bene: professionisti di grandissimo livello» Quest'anno, però, tanti sono stati gli incidenti nelle corse di tutto il mondo e non sempre abbiamo visto la stessa efficienza medica...

«Guarda, io credo che in Italia siamo davvero all'avanguardia in materia. C'è sempre da migliorare, questo è chiaro, ma il livello di assistenza medica raggiunto al Giro d'Italia e nelle corse italiane, non solo quelle targate Gazzetta, è molto più elevato che altrove: su questo non ci sono dubbi» In Italia siamo quindi più bravi?

«Sì»

Però ti sarai fatto un'idea su quello che andrebbe ancora fatto? «Con quello che abbiamo visto, soprattutto all'estero, è necessario che gli organizzatori si preoccupino di scegliere con cura i loro collaboratori: i vari autisti o motociclisti. Non si può prendere personale non specializzato o non addestrato. Ecco perché anche "Il Giorno della Scorta" ha una valenza e una forza eccezionale. Spesso si dice che gli italiani sono faciloni e superficiali: questo è un campo dove non siamo secondi a nessuno. Anzi, facciamo davvero scuola. Cosa mi sento di dire loro? Grazie.

Semplicemente grazie»

46^a

NOVECOLLI

DOMENICA 22 MAGGIO 2016

APERTURA ISCRIZIONI
mercoledì 4 novembre 2015

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

anelli **showroom**
arredare assistiti

Sant'Ermete
Via Marechiese, 1056

Rimini
Via Tosca, 11

Torre Pedrera
Via Popilia, 270

Tel. 0541 750155 www.fratellianelli.com

TROPPE MOTO ATTORNO AI CORRIDORI

Qualche riflessione sui casi di corridori investiti dalle moto al seguito
Michele Poli



Ciclisti buttati a terra dalle moto al seguito. Corridori professionisti che rischiano la pelle e le prospettive della loro carriera. Quest'anno è accaduto alla Classica di San Sebastian, dove Greg Van Avermaet è stato scaraventato nel fosso dalla moto di un fotografo. E' successo alla Vuelta dove Peter Sagan ed il suo compagno Sergio Paolino sono stati costretti al ritiro per essere stati investiti rispettivamente da una moto del cambio ruote e da una della televisione. Gare World Tour, seguite dai teleschermi di mezzo mondo. Errori che hanno suscitando dure prese di posizione della BMC, della Tinkoff Saxo e di Gianni Bugno, Presidente dell'Associazione Corridori Professionisti, che hanno chiesto all'UCI di adottare nuove ed immediate soluzioni, probabilmente non così semplici da individuare. Il numero limitato (per fortuna) dei casi, non consente di tracciare vere e proprie statistiche. Ne possiamo pensare semplicemente ad una inadeguatezza di questi motociclisti, dove insieme ad alcuni magari poco preparati, ce ne sono tantissimi capaci di destreggiarsi con ammirevole abilità. Che cosa pensare allora per prevenire questi incidenti o anche solo per contenerli?

1°) A mio avviso, la principale soluzione da adottare, sarebbe quella di una drastica riduzione delle moto ammesse al seguito delle grandi corse, talvolta trasformate in una esibizione motoristica con qualche spazio riservato ai corridori. Bisogna dire basta a questo numero eccessivi di accrediti ed entrare nell'ordine di idee che i servizi fotografici e televisivi vanno assegnati in pool, a pochi soggetti con l'obbligo di trasferire le immagini a tutti gli altri operatori del settore.

2°) I mezzi al seguito vanno disciplinati secondo la funzione che devono svolgere e alla loro effettiva necessità di intervento. Ad esempio, il regolamento tecnico dice che la moto cambio ruote deve portarsi alle spalle dei corridori solo quando l'assistenza meccanica non può essere svolta dalla vettura neutra, eppure queste moto, con tanto di sponsor sul cupolino, molte volte le vediamo fuori posto, guarda caso proprio là dove butta l'occhio la telecamera. Le moto radio-informazione devono godere di ottima visibilità per svolgere un servizio essenziale, ma non è detto debbano per forza stare sempre appiccicate ai corridori, sottraendo spazio alle manovre di sorpasso. Sorpassi da compiere ad andatura modesta, con l'ausilio di un colpetto di clacson per avvertire sempre e comunque i corridori, anziché superarli con velocità da brivido come talvolta si vede fare.

3°) Maggiore selettività per i motociclisti che intendono accreditarsi alle grandi corse. In Italia la FCI ha introdotto l'obbligo di abilitarsi almeno come motostaffetta. Già questo è importante. La Rai, per i suoi piloti, svolge corsi di abilità alla guida. Ma all'estero non avviene altrettanto e per questi motociclisti, autorizzati a zigzagare tra i corridori, a volte in condizioni limite, sarebbe opportuna una selezione fatta di abilitazioni specifiche (come nel caso degli autisti nelle gare World Tour) e di curriculum che attestino le esperienze avute in precedenza.



4°) Occorre riflettere sulla figura del regolatore e chiedersi se questa, in Italia e all'estero, abbia sempre l'esperienza e le conoscenze necessarie. Il "Régulateur", inventato dagli organizzatori del Tour, che i telespettatori conoscono come un signore che si agita continuamente per allontanare le tante moto dei fotografi e delle tv che accerchiano i corridori, secondo le norme UCI ha una funzione ben specifica: disciplinare i veicoli e le moto nelle zone "calde" della corsa, garantendo sicurezza, ordine e agibilità alle moto dei fotografi e delle tv, in un delicato ruolo di cerniera tra direzione corsa e giuria. Curiosamente però, non esistono specifici corsi di abilitazione per questa figura; ogni organizzatore si sceglie i suoi, a volte con successo, a volte meno, quando per questi sarebbe opportuno che avessero almeno l'abilitazione a Direttore di Corsa Internazionale.

5°) Infine, in ogni manifestazione, anche quelle non World Tour, è fondamentale un adeguato numero di volontari appiedati a presidio del percorso, per contenere il numero delle moto di scorta, che in quantità eccessiva finirebbero col determinare più rischi che benefici.



Ravenna, Via M. Monti, 38
info 0544 450902
nuovaolp.com

PREMIO ^{24°} SICUREZZA

Conferito al Professore

GIOVANNI TREDICI



Giovanni Tredici

Laureato in Medicina e Chirurgia, specialista in Neurologia e in Medicina dello Sport. Professore Ordinario di Anatomia Umana presso l'Università di Milano Bicocca.

Direttore del Dipartimento di Neuroscienze e Tecnologie Biomediche della stessa Università. Dal 1983 svolge le funzioni di medico di gara nelle competizioni ciclistiche organizzate da RCS-Sport Giro d'Italia, Tirreno-Adriatico, Milano-Sanremo, Giro di Lombardia per citare solo le più note

Dal 1988 responsabile del Servizio Sanitario per RCS-Sport.

Albo d'Oro

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



TREDICI



Fiori & Piante

di Miccoli Giulia
Fornace Zarattini

info 0544 462750 - 340 6208714



In due sulla stessa moto ... Giudici e motociclisti esperienze a confronto Andrea Poletti



Come motociclisti della scorta, per agevolare il lavoro dei Giudici evitiamo di occupare posizioni che impediscono il controllo dei corridori e, nei finali di gara, di farci intrappolare tra i vari gruppetti per non creare danno agli atleti oppure impedire il lavoro dei fotografi e degli operatori tv.

Talvolta non siamo così attenti ed è giusto che ci venga fatto notare. A nostra volta però, se possiamo essere d'aiuto per migliorarci tutti, ecco le osservazioni che sottoponiamo agli amici Giudici di Gara.

A) Pur consapevoli che il Regolamento assegna alla moto del Giudice la prima posizione davanti al gruppo, occorrerebbe comprendere che in certi frangenti, specie nell'attraversamento dei centri urbani, almeno una moto della scorta tecnica andrebbe collocata a non più di 60/70 metri dalla testa del gruppo, alle spalle dello stesso Giudice se necessario, per bloccare immediatamente i veicoli che dovessero uscire dalle varie abitazioni. In certi frangenti, la sicurezza deve prevalere su tutto.

B) - Sarebbe utile che i Giudici di Gara, anche tramite incontri territoriali, conoscessero più a fondo i Gruppi di motociclisti che operano nelle varie regioni, la loro affidabilità e la loro professionalità, per potergli dare credito durante la gara, piuttosto che invitarli indistintamente ad allontanarsi da certe posizioni per il solo timore che questi non sappiano valutare le

dinamiche sportive della corsa, alimentando incomprensioni ed occasioni di stress.

C) Quando dobbiamo trasportare il Giudice abbiamo sempre due timori: il primo, che sia molto pesante (più di 85 kg) rendendo complicata la stabilità del mezzo; il secondo, che sia uno di quelli che vuole andare sempre avanti ed indietro, con qualche rischio di troppo. Circostanze che, per timori di responsabilità o danni alla propria moto, fanno sì che soltanto un motociclista su quattro sia disponibile ad accogliere un Giudice o altro trasportato. Si aggiunga che, in caso di caduta, il risarcimento dei danni al trasportato determina un aumento del costo della polizza assicurativa della moto, oppure, ancora peggio, la sospensione della patente se il trasportato subisce danni di una certa entità. Per il Giudice si cerca normalmente di predisporre una moto con bauletto e sella adeguata, ma nelle poche volte in cui questo non è possibile, consigliamo un po' di pazienza: meglio una moto non del tutto comoda con un conducente esperto, piuttosto che l'incontrario. La giusta consapevolezza di queste piccole questioni, completa la professionalità del Giudice ed ottimizza il rapporto col motociclista mettendolo in condizione di guidare con serenità. Per questo particolare servizio avremmo bisogno di più motociclisti, ma abbiamo difficoltà a convincerli alla prova, perché temono, specie le prime volte, di fare brutta figura proprio col Giudice, a cui spetta di valutare la qualità dell'organizzazione. Così come, di converso, ci sono Giudici in moto alle loro prime esperienze, che avrebbero bisogno di motociclisti esperti dai quali attingere rapidamente le conoscenze più significative dello stare in mezzo ai corridori ed a fianco delle ammiraglie. Una sorta di aiuto reciproco, di scuola comune, favorito dal dialogo e dalla collaborazione tra Presidenti di Giuria e capi scorta.

D) - Raccomandiamo indumenti adeguati per i Giudici in moto: giubbino con protezioni e calzature tecniche. Può sembrare banale dirlo, ma se lo diciamo una ragione c'è, credeteci!

Sintesi dell'intervento svolto al Convegno "I Giudici al servizio del Ciclismo", Imola 21 marzo 2015

18° GRAN FONDO
Città di Riccione - 17 Aprile 2016

Tel. 347.8230081 • www.granfondocittadiriccione.com

SOMEBC
BICYCLES

shop factory assistenza

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



PIAZZA

Non è di tutti i giorni una circolare a firma del Ministro dell'Interno come quella del 13 aprile scorso, in cui si chiede ai Prefetti di prestare maggiore attenzione al transito delle gare ciclistiche di rilevanza nazionale. Si richiama l'importanza dei provvedimenti di regolazione della circolazione e, quindi, l'opportunità che questi siano più consoni alla consistenza della gara, alle caratteristiche dei percorsi e alle specificità territoriali, con l'adozione di prescrizioni più omogenee tra le varie Province. Si invita pure, cosa del tutto nuova, ad organizzare un adeguato coordinamento tra le Prefetture, anche di regioni attigue, con momenti di confronto a cura dei Prefetti capoluogo di regione, avvalendosi di informazioni, suggerimenti e consulenze delle strutture periferiche di Polizia Stradale, fino alla stessa Direzione Centrale del Servizio, punto di riferimento per ogni eventuale necessità. Il linguaggio usato nella circolare è molto attento alla forma per non dare l'impressione di interferire nell'autonomia che i Prefetti hanno in materia di circolazione stradale, ma l'invito del Ministro Alfano è netto: per il ciclismo e per la sicurezza delle sue gare più importanti, occorre avere una attenzione specifica con misure di adeguata proporzionalità. Segno evidente che gli organizzatori delle manifestazioni prese in esame e la FCI hanno fatto salire la loro voce fino ai piani alti del Palazzo, lamentando le ingiustificate difficoltà che, spesso, devono affrontare, talvolta vessati da provvedimenti più inclini alla burocrazia, al conservatorismo, piuttosto che alla concretezza ed al dinamismo che serve per agevolare le attività di rilievo sportivo e sociale, seppure sempre nel rispetto delle esigenze della generalità dei cittadini. Un invito che noi pensiamo possa, a cascata, valere anche per le gare minori, dove, però, forse per la facilità di rapporto che si ha a livello territoriale, prevalgono le Prefetture che si adoperano con sensibilità e buone soluzioni di supporto.

La circolare del Ministero dell'Interno n.2015/0001270 del 13.4.15, è consultabile sul sito www.progettiscorta.it alla pagina "La biblioteca di Scorta"

Unipol
 ASSICURAZIONI
 WINCONSULTING s.a.s.

C.ne S. Gaetano, 114/A - 48123 Ravenna
 Tel. 0544 455117 - Fax 0544 682605
 35244@agenzie.unipolassicurazioni.it



Ciclismo

Direzione Nazionale
 Via Montecatini, 5 - 00186 Roma
 settoreciclismo@acsi.it

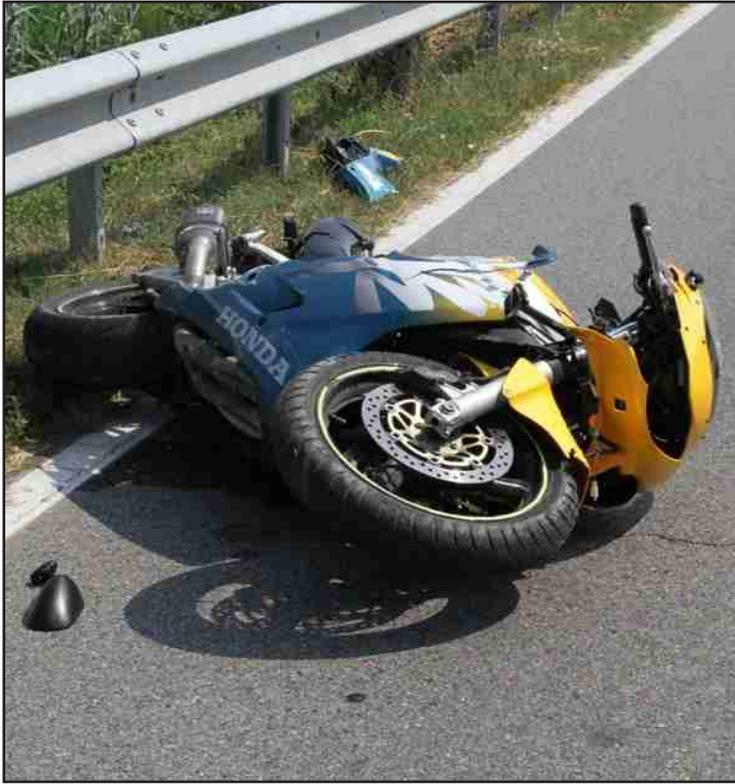


Con i soldi si compra la moto, ma non l'esperienza

4 consigli per viaggiare più sicuri di Silvano Antonelli

Nel nostro Paese ogni anno muoiono circa 900 motociclisti, il 26% del totale delle vittime della strada.

Nel 50% dei casi è colpa dell'altro veicolo il cui conducente, 7 volte su 10, dichiara di non essersi accorto dell'arrivo del motociclista. Cifre impressionanti, che seppure in calo ed ormai allineate a quelle europee, fanno capire quanto sia importante la visibilità dell'abbigliamento del motociclista e la prudenza di questi nel destreggiarsi in mezzo al traffico.



Sull'abbigliamento, giubbotti e caschi di colori fluorescenti, non c'è molto da aggiungere. Sono di assoluta utilità. Peccato solo che manchi una legge che ne favorisca l'acquisto, visto che in Italia i costruttori hanno la storpia abitudine di maggiorarne il prezzo.

Qualcosa invece si potrebbe aggiungere sul come "educare" i motociclisti a non sentirsi mai troppo sicuri.

A differenza di quando si è in macchina, non basta sentirsi tranquilli per il solo fatto di avere la precedenza o sufficientemente protetti dalla carcassa dell'auto e relativi airbag, ma occorre considerare che il conducente dell'altro veicolo potrebbe non averci visto o valutato correttamente la tua velocità. In moto bisogna evitare assolutamente il contatto, perché non sai mai come possa finire. Gli incidenti sono maggiori nei centri urbani, ma con la moto si muore di più sulle strade extraurbane.

Perché? Gli studiosi ed i tecnici della viabilità possono aiutarci molto con le loro indagini. Io ho maturato alcuni semplici convincimenti, per ciò che vedo andando in moto tutti i giorni, che se riuscissi a trasmetterli ai motociclisti ed alle scuole-guida, potrebbero ridurre di molto i problemi in essere.

1°- Quando vedete un'auto venire in senso contrario, che rallenta portandosi al centro della carreggiata (con o senza l'indicatore di direzione acceso), rallentate, rallentate, rallentate! Quel conducente sta per svoltare a sinistra e se non vi ha visto vi taglierà la strada senza darvi scampo.

2°- Quando vi accorgete che sulla vostra strada sta per immettersi un veicolo proveniente da una strada minore, senza diritto di precedenza, togliete comunque il gas fino a potervi fermare nel caso la precedenza vi sia negata.

3°- Non superate mai i veicoli in prossimità degli incroci, anche quelli piccoli di campagna. C'è sempre la possibilità che il veicolo che sta davanti a voi, magari distratto o perché non vi ha visto nello specchietto retrovisore, decida all'ultimo momento di svoltare a sinistra procurando l'impatto col motociclista, oppure, la sua caduta a causa della brusca frenata, oppure ancora, il suo sbandamento contro il veicolo proveniente dal lato opposto.

4°- Quando superate la colonna delle auto ferme (come quando si va al mare) tenete una velocità bassa, molto bassa, perché c'è sempre quello che apre lo sportello per vedere cosa c'è più avanti, per svuotare il posacenere, per sgranchirsi le gambe e chi, spazientito, s'inventa una improvvisa inversione a "U". Altrettanto se la colonna è in lento movimento. Superate con una velocità di poco superiore a quella delle auto, perché, all'altezza delle strade laterali, è sempre possibile che una di queste svolti a sinistra senza mostrare l'indicatore di direzione perché coperto dalla vettura che le sta a ridosso.

Per apparire "professionale" potrei dare suggerimenti più acculturati, richiamandomi alle regole fondamentali del Codice della Strada o magari invitando ad osservare scrupolosamente i limiti di velocità. Ma per favore! Per uno che compra una moto dai 220 allora, l'unico spauracchio per la sua adrenalina è l'autoveloce o la paletta della Stradale.

In ogni caso, questi 4 suggerimenti sono quelli che do ai motociclisti per i viaggi fuori dalle gare ciclistiche ed è quello che ho detto a mio figlio quando ha comprato la moto. Non è molto, ma, credetemi, è tanto!

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

FCI



Piacenti Antonio

LAVORAZIONI MECCANICHE - PIEGATURA
STAMPAGGIO PUNZONATURA LAMIERE
CON MACCHINE CNC "TRAUMATIC 2020R"



Via B. Dovizi, 34 - 47122 Forlì (FC)
Tel. 0543.783077 - Fax 0543.783078 - officinapiacenti@gmail.com



AIUTATECI A NON MOLLARE Appello del "Moto Guzzi Prato" dopo il grave incidente di una loro scorta tecnica

Andiamo alle corse con l'aria di chi si diverte.

Vero, ci divertiamo!

Andiamo alle corse con l'aria di chi è privilegiato potendo stare dove il pubblico non può stare.

Vero, un po' privilegiati lo siamo.

Andiamo alle corse con la gioia di chi va ad una festa. Vero, il ciclismo festa lo è!

Andiamo alle corse pensando di essere utili.

Vero, ce lo fanno credere in tanti.

Andiamo alle corse convinti che gli altri utenti della strada sappiano cosa stiamo facendo: ma così non è.

Andiamo alle corse pensando solo al bello e che mai possa toccarti la tragedia: ma così non è.

Così come non lo è stato per il nostro collega e vice presidente Daniele Marini, quando nel pomeriggio dell'8 agosto, in località Le Spianate di Altopascio, è stato scaraventato all'aria da un'auto condotta da una neo patentata che, per ragioni al vaglio della polizia, riprendeva la sua marcia quando la corsa era ancora in transito.

Vedi il tuo amico agonizzante a terra. Dici che non è vero, che non può essere vero. Eppure vero lo è.

Il cuore ti pompa, la testa si fa gonfia, le mani sulla fronte, le gambe flettono. Vorresti credere che stai sognando, ma un sogno non è. Pensi a Daniele, alla sua famiglia, a tutti noi e ti domandi: perché?

Vorresti gridare che non è giusto, che si poteva evitare, che non ce lo meritavamo. Tutto inutile. Non ti esce nemmeno la voce per gridare. Ti prende lo sconforto e ti viene voglia di mollare tutto. Incredibile! Mollare tutto quello che per anni è stato il nostro mondo, la nostra passione, il nostro orgoglio, la nostra sfida ad essere sempre più bravi. Eppure è così. Quando il dolore ti sfiora e vedi un amico rimanere invalido, ti senti un po' tradito, ti senti impotente e l'unica via d'uscita che percepisci è quella di smettere. Una fuga verso il nulla, verso un approdo che non ti darà conforto, ma solo la sensazione di non essere uomo abbastanza per reggere l'urto e continuare a lottare perché questo non accada ad altri.



Senti allora che hai un dovere da compiere, te lo chiede Daniele che intanto non riesce a parlare. Te lo chiedono i colleghi degli altri Gruppi che ti sono vicini e che ti incoraggiano a non mollare. Anzi, di lottare tutti assieme.

Quindi, per favore, cara FCI, cari Ministero dell'Interno e dei trasporti, caro Legislatore, cari amici organizzatori, adoperatevi per inserire le gare ciclistiche nei programmi di rilascio delle patenti. Spiegate che cosa facciamo e fateci conoscere con una campagna di informazione attraverso le tv ed i giornali. Il ciclismo, secondo sport nazionale, che non costa nulla allo Stato perché usa le strade di tutti i giorni, che non produce violenza e si protegge da sé, perché non dovrebbe avere la sua campagna informativa pubblica?

Ce l'hanno i cani che non vogliono essere abbandonati lungo le strade. Noi non siamo da meno.

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

RIVENDITORE AUTORIZZATO

Via XIII Novembre 56/F • 47010 Villafranca, Forlì (FC)
Tel. 0543 779028 • Fax 0543 779668 • Cell. 337 610922
www.tonellilattonerie.it • ginotonelli@libero.it



FORMAZIONE, argomento irrinunciabile di Salvatore Pulizzi

Per il G.S. Progetti Scorta la formazione resta un argomento irrinunciabile. L'attività del Centro Studi federale diventerà ancora più intensa con i nuovi indirizzi Coni che vogliono le Federazioni soggetti di riferimento degli Enti di Promozione Sportiva anche in materia di formazione, ricerca, sperimentazione e regolamenti tecnici. Un impegno importante, anche progettuale, per il quale offriamo qualche suggerimento. Innanzitutto occorrerà fare maggiore chiarezza tra aggiornamento e formazione. Nel primo caso servirebbero misure di razionalizzazione come, ad esempio, portare a 5 anni l'aggiornamento delle moto staffette, in analogia alle scorte tecniche, oppure accettare che un gran parte di questo venga svolto con l'ausilio di Internet, fino alle video-conferenze o in streaming nelle circostanze più importanti. Nel secondo caso invece, considerato che la formazione, più che un insieme di nozioni contenute in un cassetto (tipo il corso di abilitazione),



è il risultato di un percorso che tende a strutturare e solidificare in maniera completa la propria professionalità e personalità, occorrerebbe prevedere che gli elementi tecnici e teorici siano somministrati anche con l'aiuto e la credibilità di chi, avendo fatto esperienza sul campo, può trasmetterti l'effettiva capacità di saper agire nei contesti più complessi o meno prevedibili. Il tutto, attraverso iniziative, appuntamenti o convegni, organizzate da singole società o Comitati Regionali, aventi come comune denominatore gli indirizzi, le priorità ed i livelli qualitativi stabiliti dalla FCI. Che a sua volta dovrebbe aprirsi anche all'idea di introdurre i cosiddetti "crediti formativi", per accelerare i processi di crescita nella convinzione che il pluralismo, la sussidiarietà, l'articolazione integrata dei processi, sta alla base dell'innovazione e del raggiungimento dei risultati migliori. Muoversi in questa direzione non è affatto complicato. Basta volerlo fare. Così come ha fatto quest'anno il nostro Gruppo, quando ad Imola, nel mese di febbraio, ha organizzato un ciclo di conferenze denominato "I lunedì di Scorta", proponendo temi quali: "La moto, tecniche e conoscenza di guida sicura", "Gareggiamo in sicurezza", "L'incidente stradale, rilievi di polizia, tutela legale, psicologia dell'emergenza". Serate gratuite aperte a corridori, tecnici, direttori sportivi, Giudici, direttori di corsa e dirigenti di società, con una presenza media di ottanta unità. Se è vero che «Il valore di una idea sta nella sua realizzazione», noi ci abbiamo provato.



La crono che non ti aspetti di Paolo Folesani



2015, una situazione delicata per il ciclismo: carenza di sponsor e meno risorse umane per l'organizzazione delle gare. Il G.S. Progetti Scorta compie tre scelte: riduce i propri rimborsi perché è diminuito il prezzo della benzina; offre gratuitamente le proprie moto per tre cronometro; si accolla

l'organizzazione di una di queste per contribuire all'impegno della FCI nel rilancio di questa specialità.

Per carità, niente di straordinario rispetto al sacrificio di tante società che, giorno dopo giorno, tengono insieme il ciclismo di oggi pensando a quello di domani, ma, certamente, una cosa fuori dal comune, se pensiamo che il G.S. Progetti Scorta nasce e vive essenzialmente per svolgere attività di sicurezza, con un calendario così intenso da non lasciare trapelare margini per cose diverse da questa. Un piccolo miracolo, come quello accaduto a Cotignola, il 18 luglio, dove è stata allestita una bellissima prova del "Bracciale del Cronoman", organizzata sì dal G.S. Progetti Scorta, ma resa possibile dalla straordinaria collaborazione di tante società: il G.C. Fausto Coppi che mette una parte delle risorse prese dai proventi della Nove Colli; la S.C. Cotignolese che si sobbarca gran parte della logistica, ed altre società ancora (Pol. Fiumicino, Pol. Villafontana, S.C. Rinascita Ravenna, S.C. Poggiobernese, S.C. La Rôda-Reda, S.C. Baracca, Pol. Zannoni, Pedale Riminese), che mettono gratuitamente a disposizione le loro strutture ed i loro volontari più competenti. Riducendo in questo modo i costi e le difficoltà pratiche foriere di tante rinunce da parte di altri organizzatori. Una manifestazione "svizzera", ove tutto ha funzionato anche per la bravura dei direttori di corsa, coordinati da Raffaele Babini. E' stata una straordinaria prova di solidarietà sportiva, giustamente battezzata Trofeo "Insieme per il Ciclismo", possibile se a promuoverla è un Gruppo che, più che "dare un servizio", ha scelto di essere "al servizio" del ciclismo.

20th GRANFONDO
selle ITALIA Uta del Sale
3 APRILE 2016
CERVIA, FANTINI CLUB

APERTURA ISCRIZIONI
1° DICEMBRE
granfondoselleitalia.com

Fantini Club
SPORTUR Club Travel
Info e iscrizioni:
granfondoselleitalia.com
SPORTUR TRAVEL
Info: +39 0544 924395
#granfondoselleitalia info@granfondoselleitalia.com

«Ho 70'anni, a malincuore ... mi fermo»

Si conclude la straordinaria cavalcata di Rinaldo Vincenzi



Amici, a 70 anni si scende! Ce lo chiede la Federazione. E così sarà anche per il nostro Presidente Onorario Rinaldo Vincenzi, il più esperto di noi, il più capace, colui che ci ha aiutato a crescere fin dalla fondazione del Gruppo.

Classe '45, romagnolo di Bertinoro, soprannominato "Bis'ci" per la sua corporatura contenuta ma tenace e forte. S'innamora delle moto da ragazzo facendo l'aiuto meccanico nella bottega della Gilera. Primo mezzo, la Lambretta 150, e poi ... Laverda 750, Honda 750 Four, Kawasaki 650, Suzuki 1100, Yamaha 600. Tutte "usate", perché con due figli e la moglie a carico, le busta-paga da meccanico, camionista e portuale, non hanno mai permesso altro. Affascinato dall'attività organizzativa della Rinascita Cofar Pineta di Ravenna e dalla personalità di Jader Bassi, si avvicina alle gare ciclistiche nel 1983, debutto ufficiale come motostaffetta nel 1984, al seguito del 1° Giro delle Regioni, a cui parteciperà per altre 22 edizioni.

11 Giri d'Italia Dilettanti, 3 Coppe dell'Adriatico, 3 Giri d'Italia Donne, 4 Coppe della Nazioni, 2 Giri d'Italia, 1 Giro della Sardegna, 1 Giro del Veneto, oltre 10 edizioni della Coppa Placci e del Giro di Romagna. Tante le gare ogni anno con il G.S. Progetti Scorta, totalizzando oltre 1.300 giornate complessive, di cui 380 in competizioni a tappe.

Dice di non avere aneddoti particolari: «Tutto è stato bello, compresa l'incoscienza di certi modi di operare. Ho cavalcato esperienze che rimarranno per sempre nel mio cuore, col grande rimpianto di non poter tornare indietro nel tempo». Un episodio particolare però esiste: si deve a Vincenzi se il 1° Giro d'Italia Donne, quello vinto da Maria Canins, non fu rovinato da un grave errore di percorso, evitato solo dalla prontezza di Vincenzi il quale, con un dietrofront ai 220 all'ora, riuscì ad incanalare i fuggitivi sulla strada giusta dopo che la prima parte della carovana era già andata oltre.

Se potesse, a 70 finiti, vendere la sua esperienza, Rinaldo Vincenzi sarebbe un uomo ricco. Noi possiamo offrire il nostro immenso affetto e la nostra smisurata riconoscenza.

“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

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



OSCAR
ELETTRONICA
www.oscarelettronica.it

Via Romea Sud, 122/a
Ravenna

VENDITA E ASSISTENZA

APPARATI RADIO PER MOTO STAFFETTE
 SCORTE TECNICHE E RADIO CORSA
 PONTI RADIO USO PROFESSIONALE



TELECOM
di Giorgio Verucchi & c. snc

Fornitore ufficiale G.S. Progetti Scorta

Via Torazzo, 3 - SORBARA (Mo)
Tel. 059 907360 - Fax 059 8070056
www.gvtelecom.it - info@gvtelecom.it

Il 2015 è stato per noi un anno intenso. Abbiamo svolto più servizi dell'anno scorso (+6%), organizzato la prova di campionato regionale a cronometro e tanti altri eventi legati alla sicurezza nelle gare ciclistiche.

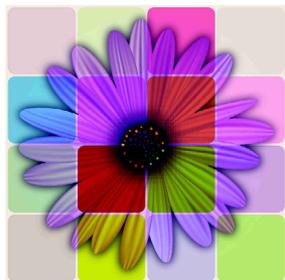
Una stagione un po' speciale, ricca di:

- 125 gare assistite (di 70 organizzatori diversi)
- 951 servizi individuali (senza alcuna defezione e con una media di 7,6 moto a gara)
- tre seminari pubblici denominati **"I lunedì di Scorta"**
- due lezioni di sicurezza
- un corso di **"formazione scorta tecnica"**
- un corso di abilitazione ASA
- una prova del **"Bracciale del Cronoman"** Trofeo **"Insieme per il Ciclismo"**
- la 24ª edizione de **"Il Giorno della Scorta"**



Il tutto grazie alla professionalità e la passione dei nostri 45 soci/motociclisti:

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



**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 - www.gegraf.it

ITALIA

REPACK

www.repack.it



**Pullman Azzurro, Lamborghini-Gallardo e tanto altro...
In Piazza del Popolo, sicurezza stradale e promozione al ciclismo**

Per il Giorno della Scorta, l'adesione del Ministero dell'Interno sarà testimoniata dalla presenza del Pullman Azzurro e della Lamborghini - Gallardo della Polizia di Stato. Un prezioso proscenio, domenica 29 novembre, allestito in Piazza del Popolo, dalle 9.30 alle 13.00, per offrire, in particolare con il Pullman Azzurro, autentica aula scolastica multimediale, elementi di educazione stradale ai ragazzi, con la possibilità anche della prova virtuale (per tutte le età) delle condizioni di guida sotto gli effetti di alcol e droghe. Una importante attività di prevenzione, condotta dagli esperti istruttori della Polizia Stradale che, nell'occasione, troveranno, a fianco dei loro veicoli, anche le rappresentanze della Polizia Municipale e dei Carabinieri, a conferma dell'impegno quotidiano sul territorio con obiettivi comuni.



www.cell-time.it

Ravenna
Viale Berlinguer, 94

Ravenna
Via 4 Novembre, 21

 **ESPO** CENTROCOMMERCIALE
galleria sud Stand **WIND**