



Guida per la sicurezza

ad uso degli organizzatori
di gare su strada



Union Cycliste Internationale



Union Cycliste Internationale

Guida per la sicurezza ad uso degli organizzatori di prove su strada

Sommario

Pag.

Introduzione

1

Partenza

Operazioni di partenza (frecciatura, parcheggio, circolazione)

2

Accredito - cartello/ I Lasciapassare

2

Itinerari fuori corsa consigliati

3

4

Percorsi

Uso in privativa/ facilità di passaggio

5

Davanti alla corsa

5

Corsa

6

a) Il Seguito della corsa

6

b) Veicoli apertura della corsa

6

c) I Personaggi Ufficiali della corsa

7

d) Codice comportamentale dei veicoli in corsa

7

e) Il Regolatore

8

f) Stampa - Radio - Televisone - Fotografi

9

g) Cronometro individuali ed a squadre

11

h) La Scorta Motociclistica

15

i) Il Servizio Medico

15

j) Veicolo fine corsa

16

18

La prevenzione e la protezione degli ostacoli

19

a) Generalità

19

b) Animazioni sportive (sprint, zone rifornimento, colli e salite)

21

c) Gallerie

21

d) Passaggi a Livello

21

Arrivo

22

Accesso alla dirittura d'arrivo

24

Posizione dei fotografi all'arrivo

25

Il Consiglio del Ciclismo Professionistico dell'UCI, ha per obiettivo la gestione equilibrata del ciclismo professionistico per i suoi attori (squadre, corridori, organizzatori, federazioni nazionali), sotto l'egida dell'UCI. In questo ambito, ha come onere, l'organizzazione tecnica ed amministrativa di questo settore.

Per organizzarsi con efficacia, il CCP ha formato dei gruppi di lavoro; questi sono composti da membri del CCP e all'occorrenza, da esperti esterni. Essi hanno l'incarico di studiare ogni questione relativa al loro ambito e di sottoporre raccomandazioni al CCP.

Il gruppo di lavoro "sicurezza", è uno dei principali gruppi di lavoro del CCP. Egli apporta un contributo importante, un ambito critico per il nostro sport, che viene praticato in uno spazio aperto, la strada, i rischi della quale non sempre sono facili da dominare.

A partire dalla sua nascita nel gennaio 2000, il gruppo di lavoro sicurezza si è posto come obiettivo di sviluppare degli strumenti ad uso degli organizzatori di prove ciclistiche su strada di tutti i livelli, basandosi sull'esperienza accumulata dagli organizzatori professionisti delle grandi prove del calendario.

Questa guida rappresenta il risultato concreto di questo progetto che ha per obiettivo di fornire informazioni e consigli agli organizzatori di corse ciclistiche su strada, definendo le raccomandazioni minime di sicurezza, valide per tutte le prove.

Questo documento deve essere considerato come una guida, redatta tenendo conto di tutte le conoscenze acquisite nel corso degli anni. Egli non costituisce tuttavia in alcun caso un regolamento impegnativo; egli si appoggia sul regolamento UCI, l'illustra e lo completa.

All'occorrenza i riferimenti al regolamento UCI sono seguiti nel testo dalla menzione ©.

Se necessario, gli organizzatori potranno adattare le misure ed i mezzi da mettere in opera in funzione della dimensione della loro prova, mirando sempre alla massima sicurezza, sapendo che essi restano gli esclusivi responsabili della loro organizzazione e che essi devono prendere tutte le misure di sicurezza che la prudenza impone.

Questa guida è destinata, prima di tutto agli organizzatori ed alle federazioni nazionali, ma può ugualmente essere di conforto agli organismi amministrativo che deliberano le autorizzazioni (Gendarmeria, Polizia), così come ai prestatori d'opera dell'organizzazione (scorta di motociclisti civili, responsabile delle radio, vetture neutre) ed ai media che coprono l'avvenimento.

Tengo a ringraziare il Consiglio del Ciclismo Professionistico e tutti coloro che hanno collaborato all'elaborazione di questa guida che dimostra, ove fosse necessario, che il ciclismo professionistico ed il CCP contribuiscono allo sviluppo del ciclismo su strada nel suo insieme.

Vittorio Adorni
Presidente del CCP

Partenza

Operazioni di partenza (frecciatura, parcheggio, circolazione)

Le operazioni di partenza condizionano il buono svolgimento del debutto della corsa, per i corridori come per il seguito. È dunque necessario preoccuparsi per una buona segnalazione degli accessi al luogo di partenza da tutte le provenienze.

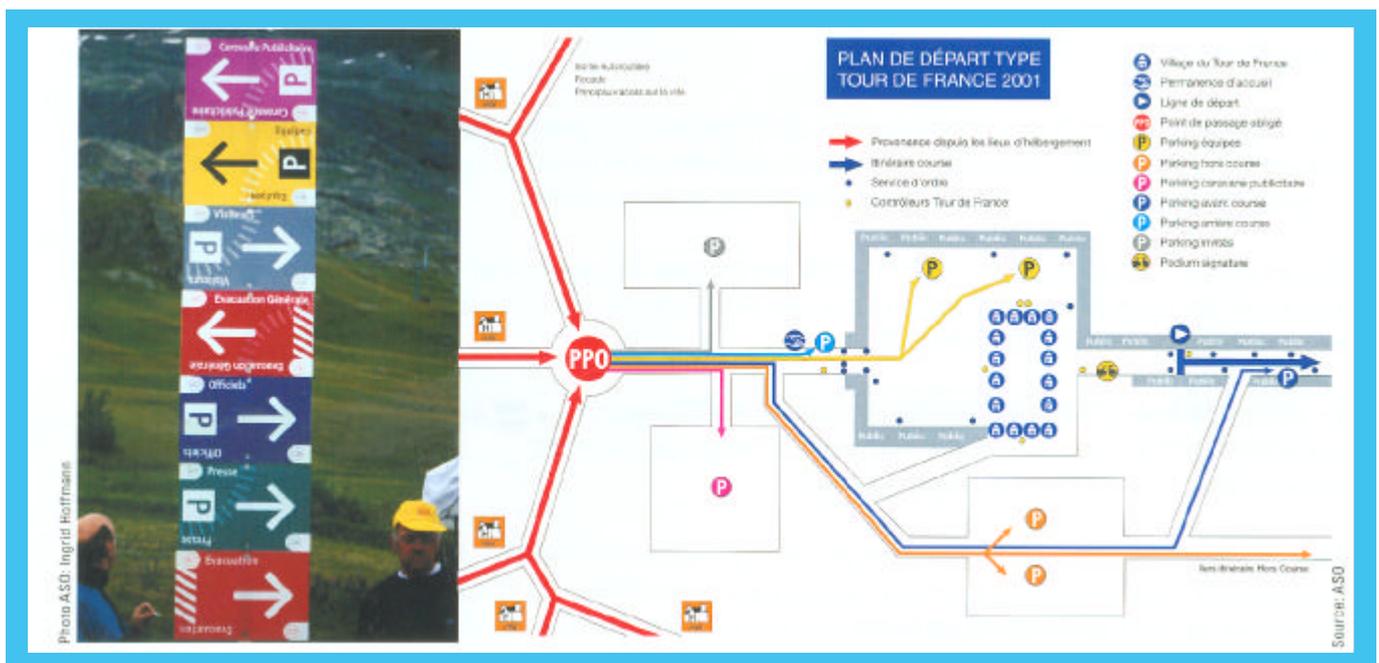
Ogni “categoria” sarà in seguito indirizzata verso il suo rispettivo parcheggio (squadre, persone ufficiali, stampa, invitati), attraverso una segnaletica adatta e/o una presenza umana.

Per evitare l’invasione del luogo e delle zone riservate (palco della firma, percorso di partenza, villaggio invitati), è consigliabile l’utilizzo di barriere. Per una buona organizzazione sarà giudizioso appoggiarsi su un servizio d’ordine locale (Polizia, Gendarmeria o volontari), che avrà l’incarico di contenere il pubblico dietro queste barriere, le quali, da sole, non sono sufficienti per trattenere gli spettatori.

Di pari tempo, per evitare ai conducenti (auto e moto), di farsi sorprendere al momento della partenza, sarà necessario che i componenti dell’organizzazione siano pronti dieci minuti prima della partenza. Qualche annuncio ripetuto su radio-corsa, dal palco speaker-firma e nel villaggio invitati o nello spazio dei VIP, all’estensione di tutto il seguito, può evitare questo fastidio.

Infine, per una buona partenza, sarà garanzia di riuscita la fluidità della circolazione nel seguito della corsa o verso un itinerario fuori corsa. La frecciatura dell’itinerario dovrà essere effettuata ben con largo anticipo sulla prova e verificata dall’organizzatore il mattino della corsa.

Il seguito della corsa potrà allora lanciarsi sul percorso neutralizzato in direzione della partenza reale lanciata (Km. 0), in condizioni perfette e salutare la città ospitante in un ambiente di festa.



Accredito - cartello I Lasciapassare

Union Cycliste Internationale

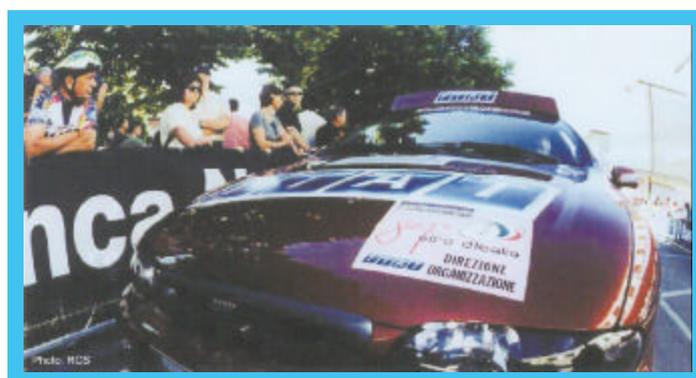
Guida per la sicurezza ad uso degli organizzatori di prove su strada

Per una visione generale della sua prova, l'organizzatore avrà bisogno di identificare tutte le persone e veicoli accreditati, questo al fine di facilitare gli accessi riservati.

Le persone, nel corso delle formalità che precedono la corsa al quartiere accoglienza, si vedranno consegnare un "lasciapassare" che menzionerà il nome, la funzione ed il gruppo di appartenenza, così come gli accessi autorizzati. Queste informazioni saranno conservate nei formulari di accredito.



Sarà applicato, nella parte anteriore e posteriore dei veicoli abilitati a circolare sull'itinerario della corsa o meno, un cartello di colore particolare che corrisponderà al codice colore dell'organizzatore.



Per rendere più sicuro l'itinerario della corsa, talvolta picchettato da un pubblico molto numeroso, e per riservarlo unicamente ai veicoli indispensabili, può essere utile allestire un itinerario alternativo consigliato che permetta alle persone accreditate di raggiungere il luogo di arrivo dalla zona di partenza.

Alla partenza della prova, saranno previsti dei parcheggi specifici, per recarsi alle installazioni di partenza (villaggio invitati, quartiere corridori, zona di partenza).

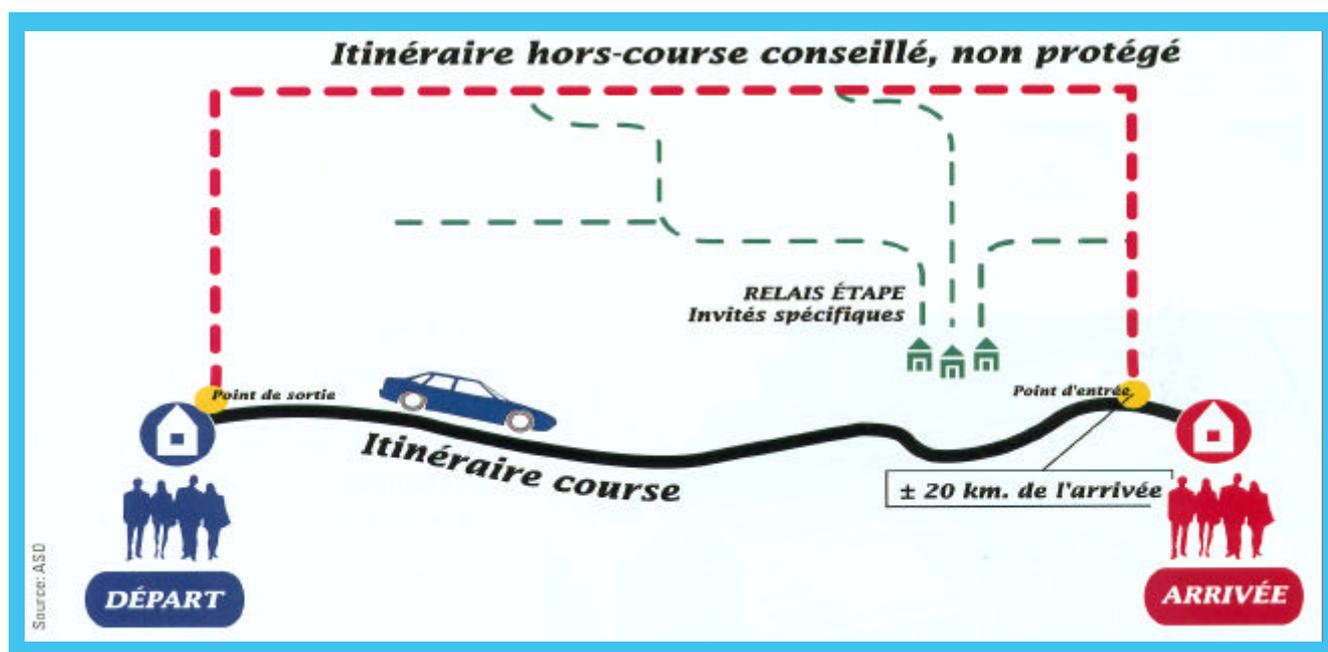
Prima o dopo la partenza dei corridori, i veicoli si porteranno all'arrivo su un itinerario consigliato ma non protetto da un servizio d'ordine specifico.

L'allestimento di una frecciatura particolare dal luogo di partenza, permetterà di raggiungere tale itinerario il quale potrà essere menzionato anche sulla guida tecnica.

Tuttavia, in funzione del numero dei veicoli accreditati, dell'importanza del pubblico e delle infrastrutture stradali, l'organizzatore potrà autorizzare la circolazione sulla strada della corsa, ma sollecitando i conducenti ad abbandonare il luogo di partenza quindici minuti prima della partenza ufficiale della gara. È importante ricordare che l'insieme di questi veicoli "fuori corsa", non è fornito di radio-corsa e dunque non ha informazioni dirette sulla evoluzione della corsa.

A qualche chilometro dall'arrivo (indicazioni sulla guida tecnica), una frecciatura condurrà i veicoli sul percorso di gara per permettere loro di percorrere tutti gli ultimi chilometri e facilitare l'accesso al loro parcheggio.

Va da sé che, su questo itinerario, saranno applicate interamente le regole del Codice della Strada dei differenti Paesi.



In questa rubrica, è conveniente differenziare le prove che beneficiano de “l’uso in PRIVATIVA” della strada, da quelle, la maggior parte, che non possiedono che una “facilitazione nel passaggio”.

L’ **“uso in PRIVATIVA”** è un termine amministrativo che permette ad alcuni organizzatori di beneficiare da parte dello Stato, di un’attenzione particolare della strada (protezione tramite lo scaglionamento di forze dell’ordine, divieto di circolazione e di parcheggio), sotto prescrizioni regolamentari e presa in carico finanziario delle forze dell’ordine (Polizia, Gendarmeria).

Questa disposizione estremamente onerosa nella sua messa in essere, permette di rendere sicuro e di facilitare lo svolgimento della corsa in quanto, come in una “bolla”, tutti i veicoli delle differenti componenti (carovana pubblicitaria, stampa, persone ufficiali, squadre), che precedono o seguono la corsa sono protetti dall’identico dispositivo. L’evoluzione della corsa (anticipo o ritardo sull’orario previsto), non viene a contraddire la progressione di questo convoglio, frazionandolo per esempio, ma causa un disagio agli utenti normali della circolazione per quasi tre ore.

Essendo la legislatura differente a seconda dei Paesi, la maggior parte degli organizzatori beneficiano di una “facilitazione di passaggio”, di una interruzione momentanea della circolazione (+/- 10 minuti), regolata sia da un servizio d’ordine, sia da personale volontario.

Il convoglio composto dai corridori e dai veicoli del seguito, ottiene dunque una deroga temporanea al Codice della Strada (semafori tricolore, cartelli stradali).

Tuttavia conviene sfumare la deroga e ricordare agli organizzatori di vigilare per il rispetto, nell’ordine di marcia di questi veicoli, del senso normale di circolazione - a sinistra o a destra - in ogni momento (per esempio nelle rotonde).

Inoltre, per ragioni di sicurezza e prevenzione, è interessante chiedere a tutti quelli del seguito accreditati sul percorso di gara di circolare con i fari anabbaglianti.

Per le corse che possiedono o desiderano allestire una carovana pubblicitaria o delle animazioni sul percorso prima del passaggio dei corridori, è indispensabile scortare questo convoglio con un servizio d'ordine o dei motociclisti civili all'identico titolo della corsa e questo sotto la responsabilità di un membro dell'organizzazione, responsabile di questa animazione.

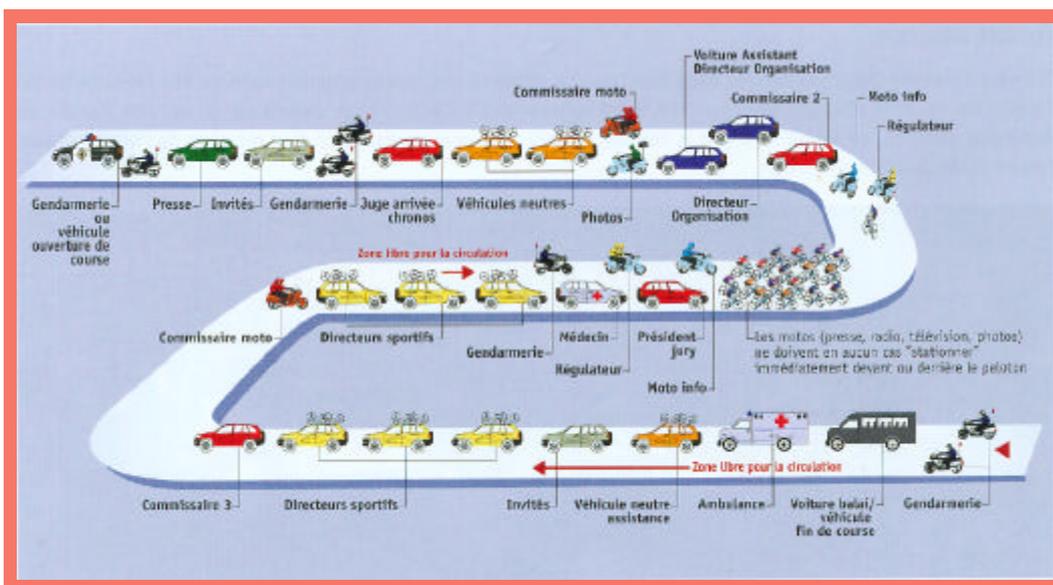


Corsa

I rilievi dianzi citati, relativi al Codice della Strada, non sono più del tutto in gioco in questa fase della corsa, dove si entra nel cuore del dispositivo e dove la natura stessa di una corsa ciclistica impone certe regole ed obblighi, non conformi al Codice della Strada.

Il seguito della corsa

Nel seguito della corsa ad ogni persona ed ogni veicolo è affidata una funzione ed una collocazione ben definita, che potrà essere reperita nel dettaglio nello schema sottoriportato.



Tutti i veicoli che circolano nel seguito sono limitati ad una altezza massima di m 1,60 Art. 2. 2. 034.



Il primo mezzo che precede la corsa, il veicolo “Inizio corsa ciclistica” del servizio d’ordine o dell’organizzazione, servirà di riferimento al personale incaricato della sicurezza da terra (servizio d’ordine o volontari), per materializzare la chiusura effettiva della strada agli utenti normali della circolazione. Si converrà che nessun veicolo non accreditato possa entrare sul percorso di gara dopo il passaggio di questo veicolo e fino alla “vettura scopa”, collocata dietro l’ultimo concorrente.

Le Persone Ufficiali della corsa

È conveniente differenziare:

La direzione dell’Organizzazione

Le persone ufficiali incaricate di assicurare la direzione generale materiale della corsa.

- il Direttore dell’organizzazione
- l’Assistente (gli Assistenti) del Direttore dell’organizzazione (eventualmente;
- i Regulatori (moto) - vedere capitolo specifico.

La direzione della corsa

Le persone ufficiali incaricate di assicurare la direzione e l’arbitraggio sportivo della corsa.

- il Presidente di Giuria;
- i Commissari internazionali;
- gli altri Commissari;
- il Giudice di arrivo;
- i Cronometristi.

A partire dal luogo di partenza, i veicoli si incolanneranno secondo il seguente ordine:

1. le vetture della Direzione;
2. le vetture del servizio medico;
3. le vetture 1 e 2 dei Direttori Sportivi;
4. gli altri veicoli dell'organizzazione (ambulanze, informazioni, Radio-Corsa, vetture neutre etc.);
5. i veicoli della stampa;
6. i veicoli degli invitati;
7. il veicolo scopa.

I veicoli devono circolare sul lato della strada imposto dalla legislazione nazionale. Art. 2.2.035.

I veicoli stampa ed invitati, circoleranno sulla fila di sinistra senza tuttavia oltrepassare la seconda fila dei Direttori Sportivi. La loro prima fila di sinistra, in effetti è loro riservata per gli interventi (vedere schema della carovana a pag. 6).

In caso di caduta o di intervento dei direttori sportivi (vedere paragrafo servizio medico qui appresso), le vetture che circolano sulla corsia di sinistra, devono imperativamente lasciare quest'ultima e cambiare nelle migliori condizioni possibili. Esse non devono né rallentare la loro andatura e formare un tappo, né fermarsi.

Ogni vettura chiamata dalla direzione di organizzazione o della corsa per raggiungere un determinato ambito della corsa beneficia di una priorità assoluta.

L'organizzazione assicurerà un servizio di informazione Radio-Corsa. Egli deve pretendere che tutti i veicoli siano forniti di una radio che permetta loro di ricevere costantemente Radio-Corsa. Art. 2.2.023

La frequenza di emissione di Radio-Corsa è variabile secondo i Paesi.

Gli autisti ed i piloti dovranno essere scelti con priorità in funzione della loro esperienza nel ciclismo. Il reclutamento di anziani corridori è garanzia di sicurezza per il comportamento nel seguito corsa e l'anticipazione dei movimenti di un gruppo.

Gli autisti ed i piloti sono responsabili del loro veicolo e devono confermare immediatamente agli ordini dei direttori di corsa e di prova. Art. 2.2.054.

Essi devono rispettare le indicazioni impartite dai regolatori della corsa e dalla scorta motociclistica. È vietato superare il gruppo o i fuggitivi senza l'autorizzazione dei direttori dell'organizzazione e/o di corsa.

I conducenti saranno particolarmente attenti a non intercalarsi, superare o rallentare la fila dei veicoli in occasione:

- dell'ultimo chilometro degli sprint, dei colli e delle salite;
- dei rifornimenti;
- dei pericoli annunciati da Radio-Corsa.

Davanti alla corsa, i veicoli stampa ed organizzazione, circoleranno tra la vettura del responsabile del servizio d'ordine e la vettura della direzione dell'organizzazione, su una sola fila.

Quando l'evoluzione della corsa lo permette, i veicoli possono venire davanti al gruppo avendone richiesta preventiva autorizzazione alla direzione. Per venire davanti al gruppo, essi devono lasciarsi superare dai veicoli "direzione", quindi dopo una breve apparizione davanti al gruppo, riprendere la loro posizione nella fila dei veicoli che precedono.

Se un veicolo desidera lasciarsi scivolare dietro il gruppo, deve farlo in tutta sicurezza ed avendo preso la precauzione di mettersi bene da parte sul lato basso della carreggiata.

In occasione delle fughe, i veicoli "che precedono" possono intercalarsi dietro ai corridori solamente quando il distacco è giudicato sufficiente dalla direzione. Essi devono ripassare in testa della corsa non appena ne ricevano ordine.

In prossimità delle animazioni sportive (sprint, rifornimento, montagne o colli) ovvero di passaggi delicati menzionati nella guida tecnica (discese veloci, traversata stretta di un paese, etc...) e ricordate da Radio-Corsa, i veicoli devono sempre anticipare e prendere vantaggio sufficiente.

È vietato filmare o fotografare a partire da una vettura stampa in movimento. Art. 2.2.062.

All'arrivo dei corridori, nell'ultimo chilometro, alcun veicolo stampa, chiunque sia, potrà restare nella corsa, salvo beninteso eccezione definita prima della corsa. Art. 2.2.055.

Il Regolatore

Il regolatore in moto è un rappresentante della direzione generale, un membro dell'organizzazione di cui egli conosce ogni ingranaggio e che possiede una buona esperienza di corse ciclistiche. Nelle grandi corse professionistiche del calendario internazionale, è diventato indispensabile per gestire il numero crescente di veicoli implicati nello svolgimento della corsa.

Sulla prova, egli potrà essere spalleggiato da uno o altri due regolatori. Perfettamente identificabile (tenuta dell'abbigliamento), il suo ruolo è legato alla sicurezza dei corridori, del seguito ed al rispetto delle regole della circolazione nel seguito della corsa.



Il regolatore avrà una indispensabile conoscenza del percorso della gara, così come una conoscenza dei regolamenti internazionali (codice comportamentale in corsa per il seguito). Le missioni del regolatore si esercitano in parecchi tempi:

- **Prima della partenza**, partecipa alla tradizionale riunione di direttori sportivi, verifica che tutte le moto foto/ TV/ Radio/ Stampa, possano ricevere Radio-Corsa e che circolino con le targhe di accredito collocate nella parte anteriore e posteriore ed accoglie le squadre nel recinto di partenza.
- **Alla partenza della corsa**, vigila affinché i veicoli che precedono (auto, moto), prendano sufficiente vantaggio, per non turbare la sfilata dei corridori dalla partenza ufficiosa alla partenza ufficiale lanciata, ed informa la direzione dell'organizzazione che tutto è in ordine per la partenza ufficiale.
- **Durante la corsa**, il regolatore assicura la gestione dei veicoli che circolano nel seguito, in collaborazione con la direzione dell'organizzazione e la direzione di corsa.
 - anticipa tutti i punti pericolosi che avrà annotato al momento dei suoi sopralluoghi e, in funzione della fisionomia della corsa (gruppo compatto o frazionato), invita i conducenti a prendere sufficiente spazio;
 - controlla che tutti i motociclisti portino la pettorina;
 - in un determinato punto, qualche chilometro prima dell'arrivo, indica alle moto foto/ stampa/ radio, di portarsi all'arrivo;
 - egli sarà in collegamento radio, su un canale riservato, con la direzione dell'organizzazione per intervenire rapidamente su istruzione di quest'ultimo.
- **In caso di caduta**, vigilerà per una buona fluidità dei veicoli e faciliterà la circolazione di quelli che hanno la priorità.
- **All'arrivo**, il regolatore sarà presente alla derivazione con, eventualmente, un componente del servizio d'ordine e farà in modo di fare rispettare questa disposizione. Al quartiertappa, parteciperà alla riunione post-gara con il direttore dell'organizzazione ed il direttore della corsa, e farà un rapporto su tutte le irregolarità constatate.



Ogni organismo di stampa è responsabile della qualità degli autisti o dei motociclisti che designa. Questi ultimi devono essere esperti, conoscere le prove ciclistiche ed il modo di comportarsi, in particolar modo il regolamento UCI e gli articoli relativi al “capitolato degli oneri stampa” e la circolazione in corsa. **Articoli da 2.2.050 a 2.2.078.**

Per ragioni di sicurezza, l’organizzatore potrà ridurre il numero dei veicoli accreditati ed esigere che le vetture stampa trasportino almeno due giornalisti titolari di un tesserino stampa professionistica.

Moto

Al pari delle vetture, anche per le moto esiste una priorità di circolazione, per conoscenza:

Prima della diretta

1. Moto TV diretta e Registrata;
2. Moto fotografi;
3. Moto Radio.

Durante la diretta

1. Moto della diretta;
2. Moto fotografi;
3. Moto commentatore TV
4. Moto Radio
5. Moto registrata.

Per una lettura facilitata, è bene ricordare le regole generali e le usanze che vengono applicate all’insieme delle moto del seguito corsa. Sarà fatto riferimento sia a degli articoli del regolamento de l’UCI, sia a delle situazioni pratiche incontrate sulle prove.



Regole generali

Nessuna moto deve circolare senza il suo passeggero.

Tutte le moto che si trovano davanti o dietro la corsa, si muovono sotto l'autorità del regolatore o della direzione della corsa che hanno ogni potere per intervenire durante la prova.

Esse devono lavorare senza mai ostacolare lo svolgimento della corsa né favorire la scia.

Davanti alla corsa

I piloti devono circolare nello spazio che viene a formarsi tra le vetture della direzione dell'organizzazione e la direzione di corsa. **Art. 2.2.064.**

Nel caso eccezionale in cui la moto si faccia sorprendere troppo vicina ai corridori, essa deve farsi sorpassare. Risalirà solo quando la direzione di corsa le concederà l'autorizzazione. Art. 2.2.066.

In caso di cadute, forature o incidenti, le moto non devono formare un tappo sulla carreggiata di sinistra.

Dietro la corsa

Dietro la corsa, i piloti circoleranno in fila indiana a partire dalla vettura della direzione di corsa, obbligandosi a facilitare la circolazione dei veicoli chiamati al gruppo o che desiderano superare il gruppo. Art. 2.2.067.

Per superare il gruppo, le moto chiedono l'autorizzazione per passare alla direzione di organizzazione o di corsa o, all'occorrenza, ai regolatori.

Nel finale delle prove

Le moto devono circolare in fila indiana a partire dall'ultima vettura di direttore sportivo. Nessuna moto potrà superare il gruppo nel finale delle prove in linea.

All'arrivo

Tutte le moto devono obbligatoriamente prendere la deviazione salvo autorizzazione eccezionale della direzione dell'organizzazione o di corsa.

Le moto andranno a sostare nel parcheggio riservato a questo scopo.

Il pilota deve rimanere in prossimità della sua moto.



Moto della diretta

In uno stesso punto della corsa non si può avere che una sola moto.

Quando i fuggitivi sono ripresi dai contrattaccanti o dal gruppo, una delle due moto che seguiva uno dei gruppi deve sparire.

Quando le circostanze di una corsa lo esigono, su richiesta della direzione dell'organizzazione o di corsa, sono autorizzate a lavorare in pool, solamente le moto che assicurano la diretta o le moto della differita quando non si ha la diretta, ed in modo particolare:

- nell'ultimo chilometro degli sprint intermedi;
- nell'ultimo chilometro di colli e montagne;
- nelle zone di rifornimento.

Le moto che circolano all'altezza del gruppo, non devono farsi trovare stabilmente al suo interno.

Moto fotografi

Per ragioni di sicurezza, l'organizzatore potrà limitare il numero di moto-fotografi (esempio: per la Coppa del Mondo, il numero è limitato a 12).

Per scattare le foto i piloti si lasciano scivolare a rotazione, verso la testa della corsa; il fotografo scatta la sua foto e immediatamente, il pilota raggiunge il suo settore. Art. 2.2.065.

Potrà essere designata una moto pool. Essa sarà la sola autorizzata davanti alla corsa, quando le direzioni dell'organizzazione e/ o di corsa lo richiedono, in funzione della fisionomia della gara.