

IL NUOVO CICLISMO AGONISTICO SU STRADA

Ai Responsabili del ciclismo agonistico su strada

LETTERA APERTA

Quando il mondo sospeso di COVID 19 ci lascerà, tante famiglie, aziende e sport si faranno tanto male almeno sul fronte dei soldi! Il ciclismo agonistico su strada è tra i più esposti alla crisi economica. L'attività costa tanto e non produce reddito dal pubblico per gli organizzatori, tutti in balia degli sponsor, dei contributi regionali e comunali, della presenza televisiva in gran parte negata. A peggiorare la situazione è il suo essere di sport tradizionalista, ben lontano dal ritmo televisivo, caratteristica invece di altri sport, spesso noioso e dall'esito scontato, un documentario paesaggistico ad alto costo. Naturalmente, a rimetterci è l'anello debole del sistema, il ciclista.

Il dopo Covid 19 costringerà anche il ciclismo **ad abbattere i costi, strizzare le menti per trovare denaro e proporre nuove idee per una maggiore visibilità**

Eppure, questo sport ha tutto quello che serve per essere inserito nel mondo moderno come il coraggio, l'avventura, la velocità, il rispetto per l'ambiente, storia e personaggi da far invidia e soprattutto, un veicolo vantaggioso per gli sponsor. Necessita soltanto dello **scontato rinnovamento**

a cui, personalmente, desidero collaborare. Di seguito alcune proposte:

1 Coordinamento periodico delle varie componenti del ciclismo a tutti i livelli, mondiale, nazionale e regionale per gestire il movimento con lungimiranza e gradualità.

2 Il vero rinnovamento del ciclismo deve partire **dall'alternanza meritocratica** attraverso i risultati acquisiti nelle gare.

3 **Il Doping** è una macchia indelebile per l'atleta, per lo sport. Tanti sono i colpevoli ma a pagare è solo l'atleta, segnato per sempre, altro che due anni. Meglio, allora, radiarlo alla prima positività!

Altro discorso è la "**Regola del Whereabouts**" che offende alla radice i diritti umani di libertà e dignità dell'atleta. In sintesi, i ciclisti, come altri sportivi di valore nazionale, devono comunicare la reperibilità giornaliera per i controlli anti-doping fuori delle gare.

Finiamola con quest'accanimento medievale. I controlli vanno fatti in occasione delle gare visto che esiste già il passaporto biologico. Risparmiamo soldi e rispettiamo la dignità della persona. In allegato la mia Istanza al Coni del 2011 (tramite mio figlio Avv. Francesco Di Pretoro) sull'argomento, rimasta, naturalmente, senza risposta (Allegato 1)!

4 **Signori Organizzatori, il destino del ciclismo su strada è nelle vostre idee**, voi siete i registi del nostro sport. Conosco per esperienza diretta le vostre difficoltà ma dobbiamo assolutamente rinnovarci per dare al ciclismo una veste adeguata ai tempi del dopo Covid 19. Punti fermi: ridurre i costi di gestione, diminuire la dipendenza dai finanziamenti esterni, gare più frizzanti, pubblico in qualche modo pagante. Di seguito le mie proposte:

a) **Diminuire i km ed il tempo di gara. 160 km, quattro ore di corsa** sono più che sufficienti per far conoscere il territorio e divertire gli appassionati.

L'ideale? 120 km in linea e 40 in circuito

. Finiamola con il ritenere una gara importante solo se supera i 200 km. Il corridore resistente non paga più, permette, con la sua squadra, la fuga calcolata e tanta, tanta noia. Questo discorso vale anche per il

Campionato del mondo

. Ottimo l'inizio in linea ma come si fa' a proporre un circuito finale di 15-20 km. La F1 gareggia a Monza in 5.793 mt e la moto GP, al Mugello 5.245 mt. In tanti anni di mondiali non ho mai visto (esclusi gli ultimi km) i ciclisti proseguire la corsa con distacchi superiori ai 7 minuti. I chip, montati sulle bici, non servono ad evitare la confusione?

Infine, meno km, meno costi e più attenzione al percorso per la sicurezza del concorrente. Vi

sembrano poco?

b) **I Traguardi** **volanti** con abbuoni “sostanziosi” e punti nelle gare a tappe nonché i soldi in quelle in linea (si può fare la classifica unica attraverso la sommatoria dei punti tipo l'americana) **sono indispensabili** per movimentare la corsa, scombinate i piani delle squadre e tenere vigile lo spettatore davanti alla tv. Ne metterei tanti (gran premi della montagna compresi), non meno di quattro.

c) **L'arrivo come lo stadio**. Gli ultimi 200 mt. attrezzati con tribune per vivere uno spettacolo di **due ore**

. Il mix giovani cantanti e gare tipo pista sono perfetti fino all'arrivo della corsa principale o meglio, all'ingresso di quest'ultima nel

circuito di 5-7 km

da ripetere più volte. Intorno, gli stands per acquistare i gadget, osservare le bici dei campioni, mangiare un panino con la birretta e giocare ad indovinare chi vince.

Chi non pagherebbe 5-10 Euro per gustarsi tale evento?

Festa grande per la città e soldi risparmiati per l'organizzatore, se la partenza e l'arrivo coincidessero.

d) **Il gioco è il miglior collante** fra evento e tifoso soprattutto quando non c'è un Pantani o una squadra a cui legarsi. La corsa ciclistica offre numerose possibilità di gioco legato al piazzamento di una decina di concorrenti, ai traguardi volanti, al gran premio della montagna, all'ordine di arrivo, alla classifica. I premi? Semplicemente rappresentati dai prodotti degli sponsor.

e) Ogni gara deve organizzare sullo stesso percorso anche **la cicloturistica o medio fondo** visto che l'appassionato di ciclismo è anche un buon pedalatore. Sarebbe perfetto prevederla prima della gara principale, nello stesso giorno. Già penso agli ultimi 50-70 km di un tappone con arrivo in salita!

f) Mi auguro, infine, che il nuovo ciclismo agonistico su strada offra **Montepremi piu' alti** ai ciclisti che, correndo "senza rete", rischiano continuamente di farsi male per soddisfare interessi piu' grandi di loro.

5 Le squadre ciclistiche moderne necessitano di una cultura manageriale di non poco conto e la consulenza di esperti. Le squadre minori sono veri e propri sodalizi benemeriti per la promozione dei giovani al ciclismo e la loro educazione in senso lato. Tutte cercano sponsor affidabili ma nella realta' molte si affidano alla generosita' dei soci e degli appassionati. Sganciarsi dagli sponsor è un'utopia ma non ci si puo' limitare a seguire solo i ragazzi nell'attivita' sportiva. Dalla sede sociale devono partire numerose iniziative collaterali come l'organizzazione di viaggi al seguito della squadra, feste sociali, vendita di gadget ecc. ecc.

6 Fondo di solidarieta' per le squadre agonistiche giovanili, quelle degli esordienti, allievi e Juniores. Queste, infatti, sono le associazioni piu' vulnerabili economicamente ma anche le piu' utili per lo sviluppo del ciclismo. In fondo, sarebbero sufficienti 5 euro prelevati dalla quota di iscrizione alle gare amatoriali, cicloturistiche o gran fondo per formare annualmente il fondo di solidarieta' da consegnare a fine anno ai primi della classifica con una significativa cerimonia. Sarebbe opportuno coinvolgere anche gli Enti, visto che parlano sempre di promozione al ciclismo. Di seguito la mia ipotesi:

L'ammontare complessivo del Fondo di Solidarieta', comprese le eventuali donazioni spontanee, sarà diviso fra le tre categorie con questa percentuale: 45% Juniores, 30% Allievi e 25% Esordienti. La somma per ciascuna categoria verrà equamente distribuita alle squadre meritevoli del Nord, Centro e Sud Italia.

Il contributo sarà elargito alle società sulla base delle gare concluse (o quanto meno superata la meta' del percorso) dai loro atleti. Ogni ciclista acquisisce un punto per ciascuna gara maggiorato di una percentuale basata sui chilometri percorsi (la strada piu' diretta) dalla sede societaria al luogo di partenza: 2% da 0 a 50 km - 5% da 51 a 100 ed il 10% da 101 ad oltre. Esempio: 2 ciclisti gareggiano a Roma provenienti da Pescara (loro Sede) ovvero km 208. Conclusa regolarmente la gara, alla società andranno 2,2 punti. I giudici ricevono prima della partenza il modulo riempito dalla squadra. Al termine della corsa, lo stesso, sarà riconsegnato con il punteggio aggiornato.

7 Voglio concludere le mie proposte con la “sicurezza” dei ciclisti in allenamento sulle strade aperte al traffico.

Chiariamo le idee: il ciclista è in balia di mezzi più pesanti e veloci, spesso guidati da persone stanche, distratte o alterate. Certamente si tende a scegliere le strade scarsamente trafficate ma basta uno screanzato e la giornata finisce male. Si pedala in sicurezza solo nelle ciclovie separate (Foto 2), rare e costose, talvolta inutili per certi lavori. Il giusto compromesso l'ho riscontrato nel nord Europa, in cui si riconosce all'utente ciclista il suo spazio su tutte le strade, anche quelle strette (Foto 3-4). Tale

co

rsia ciclabile

può essere invasa dagli automezzi solo in assenza di chi pedala (Foto 5). Ritengo, infine, utilissime le varie campagne pubblicitarie a nostro favore e rivolte ai motorizzati (Foto 6) nonché i

ciclodromi

(Foto 7), impiantati ai margini delle città, per divertirsi in sicurezza. È decisivo, per avviare concretamente la diffusione di tali infrastrutture, l'intervento dei dirigenti del ciclismo presso i Ministeri delle Infrastrutture e dello sport, presso le Regioni ed i Comuni.

Chi ritiene utile questo lavoro lo diffonda, lo dibatta con gli altri, per far crescere il ciclismo su strada! Grazie.

1. Di Pretoro

Roma 9 4 2020

Impegno con la FCI nel tempo (Foto 8) e quello attuale con l'Associazione G.D.P. (Foto 9)