

InBici

InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

Disastro in gara

edinet · Sunday, November 3rd, 2013



ECCO COSA ACCADE QUANDO MANCA IL PERSONALE SUL PERCORSO

Una foto equivoca, un “processo” sommario e, ovviamente, conclusioni sbagliate. Parola a Ivan Cristofaletti, il Direttore di Corsa immortalato con la sua auto in volata con i ciclisti a Verona. Perché, a volte, le apparenze ingannano e basta poco per innescare una tragedia

La sicurezza sui percorsi ciclistici è un tema complesso, ma non opinabile. E così può capitare che, su un episodio eclatante, qualcuno – ignaro dei regolamenti – si avventuri in analisi temerarie, additando colpevoli che, in realtà, colpevoli non sono. Con la nostra rubrica **“Sicurezza in Gara”** analizzeremo uno di questi episodi, spiegandone – regolamenti alla mano – l’esatta dinamica e

soprattutto dando la parola al protagonista.

E' giunta alla nostra redazione, la relazione di Ivan Cristofaletti, Direttore di Corsa veronese, diventato "famoso" per essere stato immortalato con la sua auto di Vice Direttore di Corsa a fianco dei vincitori di una gara classica per Elite – U23 a Verona. La foto, che pareva prefigurare una clamorosa imprudenza da parte di Cristofaletti, ha fatto il giro del web, con le comprensibili conseguenze mediatiche. Ma è andata proprio così?

Ecco, cosa ci ha raccontato Ivan Cristofaletti in merito a questa gara e all'episodio che l'ha coinvolto.

Signor Cristofaletti, lei è diventato "famoso" per aver tagliato il traguardo assieme ai vincitori di una gara ciclistica: addirittura alcuni siti hanno titolato: "Ha vinto il ciclista o il Direttore di Corsa?". Ma le apparenza, talvolta, ingannano e allora la domanda sorge spontanea: come è andata realmente e perché l'auto di corsa si trovava in quella posizione?

"A pochi minuti dal via vengo contattato telefonicamente da un componente della "**polizia municipale in moto**" per chiedermi dei dettagli inerenti il rientro verso l'arrivo di Piazza Bra in centro a Verona poiché, a suo dire, nessuno gli aveva spiegato, nel dettaglio, quale via imboccare nei pressi del Cimitero Monumentale. **In pratica**, non sapevano se dovevano seguire il senso di marcia o tagliare a sinistra in contromano. Ed io gli ho segnalato quest'ultima ipotesi.

Poco dopo la partenza ufficiale il mezzo di Fine Corsa chiede via radio in quale posizione devestare: se prima delle ambulanze, prima delle ammiraglie o da qualche altra parte, un'informazione che, per inciso, l'organizzazione avrebbe dovuto comunicargli per tempo.

Sul tracciato (che l'organizzazione conosce da anni ed utilizza anche per una gara di Allievi) mancavano, da una stima generosa, minimo 6 addetti sugli incroci. **Da subito ho interpellato il responsabile della manifestazione che però non era reperibile.** Allora, come prassi impone, mi sono rivolto al capo gruppo degli addetti protezione civile, il quale mi ha detto che gli erano state richieste solo 9 persone.

I 6 addetti, devo presumere, mancavano quindi per volontà della società organizzatrice. Nella rotonda, a circa un km dopo il contagiri, bisognava sperare ogni giro che nessuna vettura esterna alla gara ci entrasse per intraprenderla (al cospetto del nostro senso di marcia) da sinistra verso destra altrimenti lo scontro con i ciclisti che vi entravano da strada senza precedenza sarebbe stato inevitabile. In quel punto ci davamo il cambio con le moto staffette, ma non si poteva garantire lo stop delle auto fino al fine corsa. Nei pressi di Nesente (il punto più stretto del tracciato) due strade sulla sinistra non erano per niente presidiate. Nel caso in cui fosse transitata una vettura da quei due punti, la corsa si sarebbe dovuta fermare poiché la sede stradale non permette il passaggio di due mezzi contemporaneamente. Durante i giri con la salita di Novaglie, poco dopo lo scollinamento, **l'intersezione da sinistra era sprovvista di personale** tant'è che un paio di volte

si sono immesse delle auto che siamo riusciti a far rallentare e a far uscire dal tracciato di gara solo con l'ausilio delle moto staffette o con l'intervento diretto del nostro mezzo. Va detto che questimezzi si immettevano nella discesa dove i ragazzi scendevano a velocità elevatissime. In fondo a detta discesa, si trova una "esse" impegnativa, e pure quella **non era presidiata né adeguatamente segnalata**.

Al primo passaggio, infatti, un ragazzo è caduto ed ha spaccato la bici in due. **Radio corsa** durante la gara si è più volte **dimenticata della parte retrostante del gruppo** considerando "gara" solo le fughe e tralasciando i distacchi del "gruppo ammiraglie". Più volte sono stati ripresi dalla giuria, la quale ha ripetutamente dichiarato "*che non si può lavorare così*". **Il Direttore di Corsa di giornata, molto conosciuto, mi aveva dato le seguenti disposizioni: io dovevo rimanere davanti mentre lui dietro. Ma, per qualche strana ragione, me lo sono ritrovato più volte là davanti senza preavviso e quindi arretravo io per tenere sotto controllo ciò che anche Radio Corsa scordava.**

Ecco poi cos'è successo al rientro in città a Verona: in questo caso solo la fortuna ha fatto sì che non sia successo nulla di grave. Dopo il primo km sono cominciate a mancare le moto, obbligatoriamente impegnate a presidiare la miriade di incroci sguarniti. Solo il sottoscritto guidava la testa della corsa, tenendola a circa 80/100 metri di distanza; continuavo a "sbracciarmi" per emergere dalle altre auto che sorpassavamo, verso il giusto percorso e sperando di arrivare sugli incroci con la "precedenza" e la possibilità di passarli integri.

Al semaforo rosso che porta a Porto S.Pancrazio, abbiamo fatto lo slalom fra le auto che occupavano tutta la sede stradale e solo all'ultimo momento una moto della Polizia Municipale, giunta al mio fianco da dietro, attivando la sirena, è riuscita a farle spostare a destra. Al successivo incrocio nei pressi del Cimitero Monumentale (menzionato all'inizio di questa serie di note) ho bruscamente rallentato facendo avvicinare i ciclisti che, in un primo istante, avevano preso la direzione verso destra (tenendo il normale senso di marcia), mentre lì si doveva tenere la sinistra in contromano. Al mio rallentamento ed avvicinamento ho proprio notato la brusca sterzata dei ciclisti verso di noi che per un'inezia non si sono infilati fra due colonne di auto lunga anche un centinaio di metri.

A circa 300 metri dall'arrivo allunghiamo definitivamente per toglierci dalla volata, ma ai circa 150 mt dall'arrivo (all'inizio della zona transennata) ci siamo ritrovati il responsabile della manifestazione al centro della strada che ci intimava di fermarci ... "chissà dove" fermando così la nostra corsa all'interno della zona transennata. In pochi secondi ci sono piombati al fianco i primi 5 ciclisti e visto che, per evitare il sopraggiungere del gruppo, non potevamo far altro che continuare verso l'arrivo, hanno fatto la volata al fianco della nostra auto.

Ho saputo successivamente dall'autista del giudice d'arrivo, che la situazione di Stop ai 150 mt dall'arrivo è accaduta pure a lui, però avendo circa mezzo minuto di vantaggio su di noi, ha avuto il tempo di divincolarsi. Subito dopo l'arrivo non esisteva alcuna via di fuga e i ciclisti rallentavano la loro corsa verso "l'ignoto" poiché nessuno presidiava la zona dopo la linea del traguardo; di fatto i ciclisti hanno frenato dinnanzi ai turisti di Piazza Bra ai 60 kmh."

Noi di INBICI Magazine ci fermiamo qui con il racconto, perché il post gara, francamente non è il caso di raccontarlo: diciamo solo che la gara è stata approvata dal giudice unico del Comitato Regionale Veneto della FCI, poiché da parte di chi doveva segnalare eventuali negligenze sul campo, non vi è stato alcun cenno sui fatti accaduti.

Nella foto l'arrivo incriminato

Fonte Gianluca Barbieri Copyright © INBICI MAGAZINE



This entry was posted on Sunday, November 3rd, 2013 at 12:00 am and is filed under [News](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.