

# Silvio Martinello

**Dialogo e trasparenza per una nuova FCI**

## PROGRAMMA PER LA CANDIDATURA DI SILVIO MARTINELLO alla Presidenza della Federazione Ciclistica Italiana

*Le parole troveranno credito quando i fatti daranno certezze.*

Socrate

### ***Chi sono***

Sono nato a Padova il 19 gennaio del 1963. Ho iniziato l'attività ciclistica nella categoria esordienti nel 1976 e sono sceso di sella nel febbraio del 2003 a 40 compiuti, dopo 27 stagioni agonistiche, 18 delle quali trascorse nella categoria professionistica. Ho partecipato a 3 edizioni dei Giochi Olimpici, Los Angeles 1984 (4° con il quartetto dell'inseguimento a squadre e 16° nella corsa a punti), Atlanta 1996 (Oro nella corsa a Punti) e Sydney 2000 (Bronzo nella Madison e 8° nella corsa a punti). Ho conquistato 5 titoli mondiali, Bassano del Grappa 1985 (Inseguimento a squadre), Bogotà 1995 (Madison e Corsa a Punti), Manchester 1996 (Madison), Perth 1997 (Corsa a Punti). Nel palmares anche 2 argenti e 2 bronzi mondiali, 14 titoli tricolori, 28 successi nelle 6 Giorni. Ho conquistato decine di successi anche su strada, di cui 21 tra i professionisti. Dopo la carriera agonistica, conclusa nel febbraio del 2003, sono entrato nella squadra di commentatori tecnici di Raipsort, (nel 1997 avevo già seguito il Giro d'Italia in questa veste collaborando con Mediaset che ne deteneva allora i diritti). Il rapporto con Raipsort si è concluso nel gennaio 2019 e sempre nella stessa stagione ho iniziato delle collaborazioni occasionali con Radio1Rai e con Sky Sport. Ho ricoperto l'incarico di Direttore Tecnico Generale dei settori Strada e Pista FCI dal novembre 2005 fino ad agosto 2007, lasciando l'incarico dimettendomi.



# Silvio Martinello

## Dialogo e trasparenza per una nuova FCI

### *Perché mi candido*

#### *Come e perché nasce il progetto Candidatura alla Presidenza della FCI*

Da anni ricevo numerose sollecitazioni affinché presti la mia disponibilità a ricoprire un ruolo di primo piano nell'organico dirigenziale della Federazione Ciclistica Italiana. Finora ho sempre declinato l'invito: non mi consideravo maturo e pronto per un incarico così importante. Avevo comunque indicato a chi mi aveva contattato la scadenza del 2020 per una riflessione definitiva sul tema. Dopo il mancato accordo con Raisport, sono aumentate le pressioni e le richieste per una mia candidatura: non sarebbe stato corretto rimanere indifferenti. Tanto entusiasmo mi ha infatti convinto a ricambiare la fiducia con un passo deciso e determinato. Ritengo, alla soglia dei 58 anni, di avere maturato le adeguate competenze e maturità per gestire le responsabilità a cui sarei chiamato in caso di elezione, certo di poter imporre un cambio di passo che aiuti la Federazione Ciclistica Italiana a vincere le difficili sfide che l'attendono. Sono pronto a dare i necessari riscontri ai tantissimi che chiedono un rinnovamento e un ricambio nel segno della discontinuità. Considero questa mia candidatura una nuova sfida. Una sfida alla quale mi sono preparato, con scrupolo ed umiltà.

### *Per una nuova federazione: Partecipazione, trasparenza e democrazia.*

Immagino una Federazione che ritorni a lavorare prioritariamente *con* e *per* la base, sostenendo i propri Comitati Regionali e Provinciali con un nuovo criterio, basato sul merito, di suddivisione dei contributi. I CR e i CP dovranno tornare alla loro funzione principale: rappresentare sul territorio il braccio operativo della struttura centrale. La FCI dovrà aiutarli a recuperare il terreno perduto dopo anni di gestione centralizzata che ha di fatto spogliato i comitati periferici (a parte qualche caso utile alla gestione del consenso) delle loro prerogative. Una federazione che ben lavora non ottiene solo grandi risultati agonistici, ma opera per aumentare la propria visibilità, il proprio impatto sociale sul territorio, rende ottimale la penetrazione fra l'utenza interessata alla bicicletta. Le carte Federali, lo Statuto, hanno subito negli ultimi anni modifiche radicali, imposte con la

# Silvio Martinello

## Dialogo e trasparenza per una nuova FCI

giustificazione dell'urgenza; al loro interno sono state inserite nuove norme molto lontane dalla vita reale dei tesserati, senza discuterle e dibatterle in sede assembleare andando ben aldilà del mero aggiustamento burocratico. La FCI si trova ad avere uno Statuto (e un Regolamento organico) da riformare in molte parti, la sua riformulazione sarà un'operazione a cui dedicare grandi energie e attenzioni fin dall'inizio del nuovo mandato, prevedendo la convocazione di un'Assemblea Straordinaria entro la fine del 2021. Lavorerò affinché si possa tornare a una sana e costruttiva discussione in Consiglio Federale, organo che ritornerà ad avere la sua naturale centralità, superando l'anacronistica deriva "dell'uomo solo al comando", frase entrata nella storia del ciclismo per enfatizzare le gesta dei campioni, non per sottolineare lo status di soggetti che agiscono senza controllo. Sono troppi gli episodi che confermano questo punto di vista. Il Consiglio Federale è stato da troppo tempo relegato a mero organo notarile che certifica le decisioni assunte con delibere d'urgenza del Presidente. Le deleghe ai consiglieri sono state eliminate e il Consiglio di presidenza ha perso il suo originale ruolo di raccordo. L'Organo centrale deve tornare, invece, a essere al servizio del movimento, sede in cui si discute, si approfondisce, ci si contrappone anche, sempre con fini costruttivi. Un Consiglio Federale dove sarebbe auspicabile entrassero le eccellenze che il movimento è in grado di esprimere, dove il merito sia il giusto parametro su cui basare le scelte dell'assemblea. Desidero lavorare con il massimo impegno affinché la FCI sia davvero unita, una federazione in cui si possa dialogare per far emergere le idee migliori, le soluzioni più congeniali e dove chi la pensa diversamente non venga emarginato. La tecnologia, poi, consente di rendere fruibili le riunioni e di rendere pubbliche le dinamiche delle stesse, al totale servizio dei tesserati che hanno il diritto di conoscere le modalità di gestione della loro Federazione. Sarà, pertanto, uno strumento ampiamente utilizzato, democratico, al servizio di tutti, in cui tutti troveranno spazio per interagire. Perché è necessario riaprire un dialogo costruttivo, anche con chi lavora sul territorio, uscire dalla pericolosa logica del "con me o contro di me", che negli anni ha impoverito il movimento di quelle necessarie e fondamentali competenze che ne garantiscono la crescita e lo sviluppo. Le parole d'ordine saranno *Partecipazione, Trasparenza e Democrazia*.

# Silvio Martinello

## Dialogo e trasparenza per una nuova FCI

*Supporto reale e concreto alle nostre società. Il supporto economico e formativo alle società di base, consentirà di interrompere e invertire il trend di decrescita che da anni registriamo in tutte le zone del Paese, per consentirci di essere nuovamente attraenti e competitivi rispetto ad altre discipline sportive, spesso preferite dai giovani e dalle loro famiglie.*

Le Società sono da tempo in seria difficoltà, a qualsiasi livello operino. Sarà necessaria un'attenta analisi della situazione, settore per settore, per creare nuove condizioni che facilitino il loro fondamentale lavoro. Ogni ambito affronta problemi diversi, e all'interno di ogni settore le varie categorie si dibattono in problematiche differenti. La nostra è una Federazione complicata, con molte specialità, ma anche per questa ragione con enormi potenzialità. Pertanto non esiste una ricetta comune. Gli interventi da attuare saranno modulati anche rispetto al territorio, il nostro Paese non corre alla stessa velocità: a Regioni che tengono il passo, seppure con numeri in notevole calo, si contrappongono Regioni che necessitano di azioni che inneschino un volano virtuoso e che consentano di svolgere attività in situazioni più difficili.

È necessaria una precisazione: nessuna politica di mero assistenzialismo, solo azioni mirate di supporto, responsabilizzando i Comitati e guidandoli a utilizzare le risorse che verranno messe loro a disposizione. Gli interventi di supporto alle Società giovanili saranno di natura economica e di natura formativa, erogati in sinergia con i Comitati Regionali e Provinciali, con l'obiettivo di porre le Società nelle condizioni di poter svolgere la loro fondamentale opera di azione sul territorio. L'attività giovanile va supportata, non possiamo più tergiversare. L'aiuto deve essere concreto, con sgravi di natura economica considerando la possibilità di rendere meno onerose le prime affiliazioni e i tesseramenti (penso anche, più in generale, al costo tessera dei consiglieri di società), cercando le risorse in altri ambiti e attuando economicità di scala da individuare nel bilancio federale, abbinando un supporto formativo che consenta di modernizzare le strutture societarie e

renderle più efficaci, anche nella vitale fase del reclutamento. Il reclutamento, infatti, potrà avere successo se nel frattempo si propongono spazi sicuri utili all'attività; pertanto velodromi, ciclodromi, impianti di BMX, scuole fuoristrada o strutture/percorsi protetti in genere, dovranno essere messi nelle condizioni di poter accogliere l'utenza giovanile. I Comitati Regionali e Provinciali dovranno operare in questa direzione, trovando sempre a livello centrale la necessaria assistenza anche in termini di collaborazione e aiuto. Sostenere le Società, che rappresentano il principale patrimonio del movimento, ci impone di creare le condizioni affinché le stesse siano in grado di svolgere attività in tutte le categorie, aiutandole a strutturarsi come il ciclismo moderno richiede e mettendole normativamente al riparo dal "saccheggio" che spesso viene perpetrato da realtà concorrenti economicamente più forti.

Questa è da tempo una seria criticità alla quale non si è finora riusciti, o si è scelto, di non dare le dovute risposte, andando ad accentuare le difficoltà delle piccole e medie realtà già gravate da responsabilità e da problematiche di vario genere, che preferiscono rinunciare ai loro progetti di crescita gravati da enormi impedimenti. Come abbiamo potuto verificare in questi anni, con questo comportamento si alimenta in modo esponenziale l'interruzione dell'attività di centinaia di giovani, depauperando il movimento e contribuendo ad accelerare i ritmi che portano a non rispettare i tempi di crescita fisica e mentale, e a creare, a volte, danni irreparabili. Il passaggio tra le varie categorie deve essere un fisiologico momento di selezione, senza diventare un imbuto con collo strettissimo dove in troppi rimangono imbrigliati, un bivio doloroso che li costringe a rinunciare alla loro passione e ai loro sogni. Ogni giovane che smette per mancanza di opportunità, rappresenta una sconfitta per l'intero movimento e per i suoi dirigenti. Sarà necessario ripensare il sistema del "premio di valorizzazione", in armonia con le normative di legge, deve tornare a rappresentare il giusto e legittimo riconoscimento del lavoro svolto dalle Società nella crescita dei giovani e del vivaio.

### *Le discipline ciclistiche*

*Strada: necessaria una costruttiva condivisione dei problemi e delle sempre maggiori difficoltà per un settore che rappresenta un'eccellenza del nostro movimento. Deve essere salvaguardato dall'impoverimento causato da un eccesso di burocrazia e di responsabilità che si riflettono in un esponenziale aumento dei costi.*

Dal 2004 al 2020 in Italia si sono svolte ben 4 edizioni dei Campionati del Mondo su strada, 2 in Spagna e 2 in Austria, 1 in Germania, Svizzera, Australia, Danimarca, Paesi Bassi, Stati Uniti, Qatar, Norvegia e Gran Bretagna. Un grande evento solitamente ha benefiche ricadute sul movimento sportivo del Paese ospitante, pertanto l'Italia dovrebbe rappresentare, ciclisticamente, il riferimento internazionale. Sappiamo bene che non è così. Quello che questi eventi hanno lasciato, prematuro naturalmente valutare Imola 2020, è stata una grande scia di polemiche e soprattutto debiti da ripianare con l'aiuto delle istituzioni con scarsi segnali di ricaduta positiva sul movimento, a cui servirebbe invece la nascita e l'affermazione di formazioni World Tour italiane (solo per fare un esempio). L'attività giovanile soffre sempre più a causa dell'incertezza economica, delle responsabilità e dei sempre più seri problemi legati alla sicurezza. Sacrifichiamo i nostri giovani sull'altare del risultato a tutti i costi senza preoccuparci del loro futuro, forse non è un caso che a livello professionistico i nostri faticino a trovare una dimensione di alto livello. Nei grandi eventi a tappe non si vedono atleti in grado di ereditare il pesante testimone di Vincenzo Nibali, nelle grandi classiche riusciamo ad alzare la testa a corrente alternata ma siamo lontani dalla costanza di rendimento di un passato recente. Il nostro movimento langue e soffre a tutti i livelli, necessitiamo di una radicale revisione di calendario, dobbiamo trovare il coraggio di uscire da schemi ormai consolidati ma ampiamente superati. Basterebbe guardare, solo per fare un esempio, ai cugini d'Oltralpe: in Francia nello stesso periodo tenuto in considerazione poco fa non si è organizzata nessuna edizioni dei Mondiali, l'ultima infatti risale al 2000 a Plouay. Eppure il movimento Francese negli ultimi 15 anni ha fatto un salto di qualità notevolissimo, organizzativo e di risultati. Sono ben 3 le formazioni con licenza WT, contro nessuna italiana. Proviamo a interrogarci sulle cause, magari spogliandoci dall'arroganza che spesso ci

contraddistingue quando a torto ci riteniamo i portatori del verbo ciclistico, indossando invece i panni umili e attenti per provare seriamente a risalire la china. Siamo in crisi profonda, di idee, di progetti e di conseguenza di risorse, fondamentali per iniziare a risalire. La crisi economica ha colpito tutti, ma ciò che manca è un progetto serio. Anche la stessa LCP va ripensata. Probabilmente, anzi ne sono convinto, manca anche quella necessaria lungimiranza da parte dell'ente organizzativo più importante del nostro Paese, ovvero RCS, che dovrebbe assumere il ruolo di guida per l'intero movimento, proprio come è accaduto in Francia sotto la guida di ASO. Sarà compito primario della nuova FCI farsi portavoce della necessità di dialogare tra tutte le parti in causa, grandi e piccole, con l'intento di contribuire alla necessaria sintesi per ritornare ad avere una voce univoca e forte sui tavoli internazionali. Dopo un periodo di contrapposizione (un po' forzata) con l'UCI, i rappresentanti italiani in sede internazionale si sono adeguati alla politica di chi conta più di noi. La FCI deve riprendersi il ruolo che le spetta, deve rappresentare parte attiva in tutte quelle funzioni necessarie all'organizzazione di eventi, promuovendo centri di costo atti a far risparmiare gli organizzatori per i costi di allestimenti e strumenti per la messa in sicurezza. Necessario pensare a politiche di contenimento del pauroso calo di tesserati e di incentivi per le società giovanili affinché si aprano maggiormente a un'attività multidisciplinare, nonché necessario porre in essere progetti atti a tamponare l'abbandono precoce dell'attività.

***Pista:** un vero rilancio, che parta dalla base, garantendo un continuo ricambio al vertice, obiettivo che un movimento come quello italiano ha il dovere di perseguire. Impostare le basi per un moderno settore della velocità, che oltre a rappresentare il 50% delle specialità olimpiche, consente strette sinergie con il settore olimpico BMX/MTB Eliminator.*

La nuova Federazione sarà impegnata in prima linea nel censire lo stato dell'arte dell'impiantistica sul territorio Nazionale e procedere con le seguenti azioni, concertate con i vari Comitati Regionali:

- Potenziare e rafforzare l'attività nei Centri che negli anni non hanno mai smesso di funzionare e di erogare servizi.
- Riattivare immediatamente l'attività dove ne esistano le condizioni, intervenendo in sinergia con il CR nella scelta del tecnico, del preparatore del meccanico e con l'assegnazione del necessario materiale.
- Sollecitare in modo sensibile le realtà che per mancanza di iniziativa hanno rinunciato a far lavorare i Centri, pertanto impegnarsi direttamente con le Amministrazioni affinché gli impianti possano tornare a erogare servizi.
- Già dal 2022 sarà richiesto ai CR di impostare un calendario regionale o/e interregionale, e con esso un calendario Nazionale che vedrà il suo apice con lo svolgimento dei Campionati Nazionali. Ai CR verrà richiesto un calendario di manifestazioni che consenta ovunque uno sviluppo delle attività, seguendo un piano di lavoro centralizzato che sarà indicato dalla Struttura tecnica nazionale.
- L'attività su pista dovrà diventare importante per la crescita dei nostri giovani, perciò verranno messe in atto tutte quelle forme di sostegno necessarie a perseguire lo scopo.
- Con le amministrazioni locali, con il CONI e con i vari Enti sportivi ed amministrativi, la nuova Federazione incentiverà le energie per dotare il territorio Nazionale di impianti indoor utili all'allenamento e ospitare manifestazioni.
- Dal punto di vista prettamente tecnico, ambito che sarà demandato ai nuovi responsabili, la nuova Federazione sarà impegnata a organizzare la ristrutturazione di un settore velocità, maschile e femminile, colmando con ciò una lacuna vergognosa per un movimento come quello italiano. La via per ritornare ad impegnarsi su questo strategico settore è quella di stringere collaborazioni con federazioni di altri Paesi e consentire ai nostri tecnici dei periodi di formazione all'estero, utili per acquisire le necessarie competenze da applicare successivamente per impostare il settore di casa nostra.



*Fuoristrada: XC, Marathon, DH, Trial, Enduro e Ciclocross. Settore sempre più determinante numericamente in seno alla FCI, rappresentativo del 50% della nostra forza, verso il quale non c'è stata negli ultimi anni grande considerazione.*

Settore in grandissima crescita, anche di tesserati, sempre più accattivante per i giovani. Lo sbarco nel programma Olimpico nel lontano 1996 del Cross Country ha aumentato in modo esponenziale l'interesse, ulteriormente cresciuto con i tanti campioni, uomini e donne, che iniziando a muovere le prime pedalate sulle ruote grasse, sono riusciti ad arrivare ai vertici anche del ciclismo su strada, conquistando i traguardi più importanti del calendario internazionale. Saranno potenziati e migliorati i circuiti nazionali, oggi affidati a organizzazioni esterne, che dovranno ritornare a rappresentare momento di crescita atletica per i nostri atleti di punta e per i giovani che si affacciano alla specialità. La nuova Federazione lavorerà con attenzione e progettualità verso il settore, privilegiando le discipline Olimpiche ma con grande attenzione verso tutte le altre, consapevole di come siano utili alla crescita tecnica e mentale dei giovani. La nuova Federazione dovrà rappresentare il riferimento per quei territori che su queste discipline vorranno investire, capendone gli sbocchi anche di natura turistica e spettacolare, con ciò contribuendo alla creazione di percorsi specifici, in linea con gli elevati standard tecnici richiesti nelle competizioni internazionali. Le stesse agevolazioni pensate per le società giovanili tradizionali, per sollevarle da alcuni costi, saranno applicate anche alle società impegnate nel fuoristrada, oltre al necessario supporto in dotazione tecnica e di personale per gestire gli impianti utili anche al lavoro delle Squadre Nazionali. Necessario, poi, incentivare le località di montagna a realizzare Bike Park da dedicare alle varie specialità del fuoristrada: downhill, freeride, pump track. A queste iniziative andrà associata una maggiore considerazione per Maestri di Ciclismo Fuoristrada, progetto prioritario purtroppo abbandonato senza un motivo reale, lavorando in sinergia con le Regioni per il riconoscimento professionale di queste figure che potenzieranno anche l'offerta turistica. I risultati e le competenze organizzative devono anche essere utili al reperimento di risorse, necessario pertanto dotarsi delle competenze utili alla valorizzazione del prodotto, a beneficio dell'attività.

Il settore Marathon, importante per il movimento, andrà potenziato e dotato della necessaria visibilità, abbinando agli eventi anche prove Cross Country e giovanili nello stesso week-end, almeno dove ciò è possibile. Necessario stringere collaborazioni con le società di servizi cronometraggio, affinché l'iscrizione appaia anche nel sistema informatico federale, sollevando gli organizzatori e i partecipanti dall'incombenza e dai relativi obblighi.

Attenzione anche per il Ciclocross, che non è una disciplina Olimpica ma potrebbe entrare nel programma dei Giochi. Negli anni, grazie anche al lavoro di promozione svolto in alcune Regioni, ha coinvolto numeri sempre più alti di praticanti. Per le particolari caratteristiche della disciplina e per la incontestabile valenza tecnica, la nuova Federazione sarà impegnata a supportare la promozione delle iniziative, contribuendo a migliorarne ulteriormente la qualità e l'interesse, e tramite la nuova struttura tecnica di settore, armonizzare i calendari evitando dannose sovrapposizioni e guardando con attenzione anche a quegli atleti che si affacciano per la prima volta alla disciplina.

***BMX**, disciplina entrata dal 2008 nel programma dei Giochi. Scontiamo un gap strutturale e organizzativo pesante, accumulato per mancanza della necessaria attenzione e supporto. Necessaria la formazione di tecnici all'altezza del compito.*

Il settore BMX è altamente specifico al pari del settore della velocità su pista, non è infatti un caso che ci si trovi in colpevole ritardo. Infatti dove è necessario investire con progettualità e ocularità, immancabilmente segniamo il passo, constatazione che purtroppo rappresenta un'amara realtà. Il settore va potenziato istituendo una struttura tecnica specifica, coadiuvata da una commissione che tra le mansioni abbia anche il supporto per le società che gestiscono gli impianti di riferimento. Una specialità spettacolare come il BMX non può essere ghetizzata come avviene ora, con un'attività che prevalentemente si svolge in Veneto, Lombardia ed Umbria. Tra queste strutture Verona ha ottenuto negli ultimi anni molte attenzioni e relativo sostegno economico, ma non possiamo pensare di sviluppare il settore prestando attenzione alla sola struttura

Scaligera, che va comunque considerata come un riferimento. L'intero territorio nazionale va coperto e attrezzato per consentire alla realtà BMX di spiccare definitivamente il volo. Altro aspetto fondamentale la formazione tecnica, che deve essere specifica e specialistica, stringendo collaborazioni e sinergie anche con altre federazioni Europee, consentendo ai tecnici più meritevoli di fare esperienze formative di alto livello. Dovrà essere potenziata la proposta formativa del Centro Studi ormai standardizzata, che invece dovrà riservare attenzioni specifiche ad un settore come il BMX che necessita di un continuo aggiornamento e studio per i tecnici. La formazione dovrà concentrarsi non solo verso i tecnici ma anche verso i responsabili dei Centri, aiutandoli ad acquisire le necessarie competenze per sviluppare gli impianti in gestione anche negli ambiti di management e marketing sportivo. Utile uniformare i regolamenti e attenersi al rispetto del regolamento internazionale contrariamente a quanto accade ora, dove la commissione tecnica regionale decide autonomamente il regolamento da adottare nelle specifiche manifestazioni, creando incomprensioni e malumori. Sarà necessario impostare una sinergia continua con il settore della velocità su pista, molteplici esperienze testimoniano come i due settori siano sinergici e compatibili tra loro. Non è certamente un caso che i nuovi velodromi che nascono in diversi Paesi, vengano realizzati con annesso un impianto di BMX. Anche su questo tema strategico arriviamo tardi e dovremmo impegnarci per ricucire il divario che ci divide dai Paesi più evoluti. I molti giovani che si affacciano alla disciplina e le tante famiglie che li sostengono, vanno aiutati e supportati nella prima fase, ovvero fino a quando non potremo contare su una copertura impiantistica capillare e ben distribuita su tutto il territorio nazionale, sostenendo gli atleti anche dal punto di vista economico. Una disciplina olimpica va sostenuta e promossa e non lasciata a quasi totale carico delle famiglie.

***Paraciclismo:*** Settore da valorizzare dando risposte serie alle reali esigenze.

La visibilità crescente di cui il settore gode ha contribuito ad aumentarne l'attenzione e di riflesso, la stima e l'ammirazione per questi straordinari atleti, per la forza, non solo fisica, che esprimono. Sarà necessario regolamentare e incentivare le manifestazioni, essere di

sostegno alle realtà produttive che investono somme rilevanti in ricerca tecnologica di cui il settore beneficia. Le aziende devono avere nella FCI un partner qualificato capace di contribuire alla crescita del movimento e al miglioramento dell'aspetto prioritario della sicurezza, su cui non è concesso abbassare la guardia. Da consolidare i rapporti con Comitato Italiano Paralimpico, contribuendo ad aumentare la visibilità riservata a questo settore.

La nuova FCI dovrà farsi portavoce a livello internazionale della necessità di ripensare a un criterio più consono e condiviso per suddividere le categorie in base alla tipologia di handicap, spesso oggetto di polemiche e dubbi che incrinano la trasparenza e la credibilità dell'intero movimento. Al settore bisogna riservare la dignità che a gran voce richiede, nonché il sostegno economico necessario per valorizzare anche l'aspetto sociale, non solo sportivo, che rappresenta il mettersi in gioco dopo un trauma. Lo sport rappresenta una forma di riscatto personale utile a rafforzare l'autostima e l'accettazione della nuova condizione con cui si dovrà convivere, pertanto tutti gli strumenti utili a migliorare le condizioni fisiche e mentali dei soggetti praticanti rappresenteranno un investimento. Sarà importante che la nuova FCI diventi il principale interlocutore con il legislatore per individuare le forme di sostegno per l'acquisto di mezzi, ora solo in minima parte detraibili fiscalmente, a fronte di costi invece molto rilevanti. Il Centro Studi dovrà dotarsi di strumenti utili alla formazione di direttori di gara, giudici e motociclisti, preparandoli a gestire le specificità del settore ed impegnarsi con programmi di formazione di tecnici con competenze specifiche. Sarà inoltre prioritario scrivere un regolamento specifico e non utilizzare di fatto quello esistente per le manifestazioni dedicate a normodotati. La Squadra Nazionale di paraciclismo rappresenterà uno dei rami della Struttura Squadra Nazionale, per la quale si rimanda al capitolo successivo, con la propria struttura tecnica specifica di riferimento a supporto.

# Silvio Martinello

**Dialogo e trasparenza per una nuova FCI**

*Squadre nazionali: Eccellenza agonistica, organizzativa, tecnica ed etica. Catalizzatore di risorse e modello organizzativo innovativo. Esperienza formativa per atleti e tecnici.*

Le Squadre Nazionali rappresentano il gioiello della struttura federale, eccellenza agonistica, tecnica ed etica. L'esperienza in Nazionale riveste un momento di crescita per i nostri atleti, e un momento formativo indimenticabile soprattutto per i giovani. Il progetto prevede di impostare un modello simile, per struttura e organizzazione, a un team di alto livello con a capo un Team Manager con responsabilità dirette di coordinamento e di organizzazione. Nella Squadra Nazionale confluiranno tutti i settori, olimpici e non, che avranno ognuno la loro specifica struttura tecnica di riferimento. La struttura della Squadra Nazionale sarà organizzata con magazzino, ufficio logistico e tutti gli aspetti necessari a un buon funzionamento. La Squadra Nazionale avrà il supporto del Centro Studi, struttura di sostegno che ritornerà anche a una sua antica funzione, ovvero fare ricerca tecnologica. Il progetto prevede la presenza di personale dedicato: magazzinieri, meccanici, massaggiatori, fisioterapisti, preparatori, struttura medica e paramedica, gestiti dal Team Manager in relazione alle esigenze dei vari gruppi. La Squadra Nazionale avrà un budget specifico, non necessariamente suddiviso per gruppi, gestito dal Team Manager sulla base delle indicazioni del CF. In questi mesi particolari e complicati, che per la prima volta nella storia hanno costretto il CIO a rinviare i Giochi Olimpici, l'attuale vertice federale ha espresso la volontà di far slittare di un anno l'appuntamento con il rinnovo delle cariche, giustificando l'esigenza con la necessità di trasmettere serenità allo staff tecnico in carica in vista dell'appuntamento dei Giochi. Ammetto che per me è imbarazzante commentare una dichiarazione simile. Se avverrà l'auspicato e necessario ricambio, per quanto mi riguarda, l'attuale struttura lavorerà con i budget assegnati e con le consuete modalità fino al termine della stagione 2021. È priva di fondamento qualsiasi dichiarazione che tenda a instillare incertezza e precarietà nella nostra compagine tecnica. Il CF metterà a punto un nuovo progetto che entrerà a regime solo al termine della stagione 2021. L'organizzazione non sarebbe stata modificata nemmeno con il normale svolgimento dei Giochi nel 2020, il periodo stesso di convocazione dell'assemblea ordinaria impone una scelta tale, infatti è un periodo in cui tutti i settori sono già in attività, con budget assegnati, con programmi

impostati. Solo uno sprovveduto e un incompetente interverrebbe per attuare modifiche. Detto questo, ritengo che le Squadre Nazionali abbiano già oggi una collaudata organizzazione, che tra l'altro per gran parte rispecchia l'impostazione proposta dal sottoscritto al CF nel 2005 quando ricopro il ruolo di Coordinatore delle Squadre Nazionali Strada e Pista, pertanto l'ulteriore sviluppo e ammodernamento della struttura va pianificata sulla sua organizzazione ed efficienza, e non necessariamente sui nomi dei singoli responsabili tecnici sui quali tradizionalmente si scatena una grande ed inutile discussione. La Squadra Nazionale rappresenterà il catalizzatore di risorse sia per le eccellenze che rappresenterà, sia per il necessario e vitale supporto comunicativo di cui disporrà. È infatti sorprendente come, in questi anni, la comunicazione a sostegno dei risultati raggiunti dai nostri atleti sia stato di fatto quasi ignorata. Solo estemporanee iniziative individuali dei vari componenti, privo della necessaria progettualità e pertanto inconsistente sotto il profilo del ritorno d'immagine e di conseguenza economico. Non mi sorprende pertanto che la Maglia Azzurra sia diventata negli anni solo un elenco di marchi, spesso inseriti alla vigilia dell'appuntamento mondiale per coprire i costi della/e trasferta/e. Il richiamo giustificativo alla situazione economica del nostro Paese, che non consentirebbe chissà quali possibilità, lascia il tempo che trova, il problema sta a monte e il ragionamento va rovesciato. Le risorse arrivano, attirandole a fronte di progetti seri e credibili, supportati da iniziative di comunicazione professionali. Questo sarà il percorso che verrà attuato con le Squadre Nazionali, che potranno con ciò sfruttare il grande potenziale di cui dispongono e fino ad ora in gran parte inespreso.

***Sicurezza, aspetto primario da tutelare:*** *Un tema fondamentale che sta minando alla base il nostro movimento. L'impegno sarà rivolto ad aiutare il legislatore a ben comprendere le difficoltà e i pericoli che si incrociano sulle nostre strade, contribuendo alla stesura di regole certe ed efficaci, e parallelamente lavorare affinché anche le nostre manifestazioni siano sempre più sicure.*

Il titolo dedicato al paragrafo sulla sicurezza potrà sembrare troppo forte, ma non lo è affatto. Il tema è più che mai attuale. La FCI dovrà diventare l'interlocutore principale del

legislatore, negli ultimi 15 anni non ha trovato la capacità politica di incidere in nessuna delle tante occasioni in cui il Parlamento ha messo mano al Codice della strada. Contribuire a migliorare la sicurezza dei propri cittadini che utilizzano la bicicletta, per passione o per la loro mobilità, è prioritario anche in funzione agonistica. Un bambino che per andare a scuola utilizza la bicicletta, può sentire a un certo punto la motivazione di provare a misurarsi con gli amici e da qui manifestare la volontà di competere. Ma se a scuola in bicicletta non ci può andare perché i genitori non si fidano a causa dei pericoli, quel bambino probabilmente non sarà mai un atleta.

Sicurezza per chi utilizza la bicicletta è un aspetto pertanto prioritario anche in chiave agonistica. La bicicletta ha enormi potenzialità e davanti a sé occasioni storiche che non possiamo farci sfuggire. L'emergenza sanitaria ha impresso un'accelerazione ormai inarrestabile verso una diversa sostenibilità delle nostre città, che non consente di ignorare l'utilità della bicicletta. I meno attenti potrebbero commentare che una federazione olimpica deve preoccuparsi delle proprie medaglie e lasciare ad altri questa incombenza. Sostengo invece che contribuire alla promozione dell'uso della bicicletta per la "normale" mobilità fa avvicinare all'utilizzo della bicicletta tanti giovani e da questi successivamente potrebbero uscire anche praticanti e agonisti. Lavorare per contribuire a una maggiore sicurezza sulle strade rappresenta una priorità, alimentando la spinta definitiva alla tanto attesa e auspicata modifica del Codice della strada.

La sicurezza deve tenere in considerazione non solo la tutela di chi pedala per spostarsi o allenarsi, ma anche di chi è impegnato nelle manifestazioni. Il ciclismo non è certamente una disciplina priva di pericoli, ne siamo purtroppo tutti consapevoli, ma non deve fermarsi la ricerca, per le nostre manifestazioni, della massima sicurezza. Allo scopo sarà istituito un protocollo specifico per aiutare le società organizzatrici ad avere i necessari parametri da rispettare nell'organizzazione delle loro manifestazioni, che dovranno essere adeguate a un modello sempre più scrupoloso. Troppi i drammi che hanno caratterizzato le ultime stagioni che non possiamo derubricare a semplici e fatali incidenti. Se non decidiamo di impegnare ogni competenza e ogni sforzo possibile in questa direzione, il ciclismo agonistico corre dei seri rischi. Potrebbe essere il primo passo verso una lenta agonia che

sancirà l'inesorabile declino. Il nuovo CF si impegnerà per l'ottenimento delle frequenze VHF a disposizione degli addetti alla sicurezza delle gare ciclistiche, che il Ministero dello Sviluppo Economico dovrebbe concedere a condizioni agevolate e/o assunte in carico dalla FCI.

Questo strumento è più che mai necessario ed indispensabile per il coordinamento e il posizionamento delle scorte, come avviene da tempo nelle manifestazioni nelle gare professionistiche gestite dalla LCP ma non per le altre categorie. La sicurezza non può essere discrezionale e dimenticarsi di qualcuno. La sicurezza rappresenta un costo, ne siamo consapevoli, per questa ragione bisognerà ripensare il modello organizzativo, unendo le forze e creando le necessarie sinergie utili a suddividere i costi maggiori rendendoli sostenibili. Le nostre manifestazioni dovranno diventare un modello di riferimento, potranno con ciò garantire standard di sicurezza eccellenti e catalizzare interesse e di conseguenza anche risorse. Il modello non può più essere quello dell'organizzazione al risparmio a discapito della sicurezza, saranno altre le voci su cui si potrà e dovrà eventualmente lavorare, ma non potrà venire meno l'attenzione sulla sicurezza. Ancora oggi in gran parte d'Italia si organizza senza rispettare il disciplinare tecnico; numero di moto insufficienti, senza radio e con conducenti privi di tessera federale, transenne come optional, niente ASA, talvolta senza autorizzazioni e ordinanze, spesso senza conoscere il significato delle prescrizioni in esse contenute. A tutto ciò dovrebbero sovrintendere le commissioni regionali, osservando, esaminando, per capire dove e come intervenire, come aiutare i Direttori di Corsa e gli organizzatori, assolvendo con ciò alla propria missione.

### *Direttori di corsa: Una categoria da far crescere e da tutelare*

I Direttori di Corsa rappresentano una delle figure fondamentali, centrali per coniugare specificità della gara, la tutela degli atleti, la correttezza organizzativa, il rispetto delle autorizzazioni e delle ordinanze, senza creare danni o ingiustificati disagi alla circolazione stradale. Sarà necessario apportare delle correzioni per adeguare le commissioni dei



Direttori di corsa, nazionale e regionali alle nuove esigenze organizzative. La presidenza delle stesse dovrà tassativamente appartenere ai Direttori di corsa stessi, lo esige il buon senso, ogni altra soluzione induce a ritenere che la categoria non abbia le capacità di esprimersi all'altezza della missione affidata. Alle commissioni va restituita la responsabilità di tracciare i profili della formazione e delle modalità di poterla sostenere, seppure didatticamente condotta dal Centro Studi di concerto con i CR, che in alcuni casi vantano esempi virtuosi da cui prendere spunto. La formazione è fondamentale e va continuamente sviluppata e non omologata a livelli di minima attività, di quasi sola organizzazione dei corsi di abilitazione e aggiornamento, di scontata ripetitività, di rado abbinata alla volontà di capire come stanno realmente le cose e di come correggerle. L'attuale formazione della categoria è stata banalmente standardizzata e accentrata, burocratizzata, impoverendo di fatto l'intero sistema connesso alla sicurezza delle nostre manifestazioni. Situazioni che comunque non offuscano la qualità media dei nostri Direttori di Corsa, in molti casi seri e scrupolosi, standard che riflette l'alto livello professionale dell'intera categoria. Il lavoro deve comunque essere costante e capillare per far crescere tutti, aggiornando le pratiche per il reclutamento, oggi fatto in modo troppo ordinario, sbrigativo e approssimativo.

***Giudici di gara: Ritorno alla necessaria autonomia, credibilità e imparzialità.***

Se chiedessimo a chiunque dotato di sufficiente capacità di intendere e di volere, quali qualità richiede ad un giudice, risponderebbe: "autonomia, credibilità, imparzialità". Il responsabile di categoria ora è nominato dal CF a livello nazionale e dai CR a livello regionale, pertanto infrangendo il primo di questi requisiti, ovvero l'autonomia. Senza la necessaria autonomia si corrono grossissimi rischi di perdere anche credibilità e imparzialità. Per ridare corpo alla funzione gestionale della categoria devono essere reintrodotti le "indicazioni" dirette, seppure non obbligatorie da recepire da parte dell'organo politico che deve mantenere la possibilità di porre eventualmente, motivandolo, il veto, sulle "indicazioni" ricevute. Il lavoro deve essere indirizzato alla regolarità tecnica

delle corse e della sicurezza dei corridori, ritrovando il necessario equilibrio che spesso nelle ultime stagioni è mancato, tra le varie componenti che esercitano funzioni al seguito delle manifestazioni (Direttori di Corsa, Regolatori, Addetti all'organizzazione) che necessitano di avere ben chiare le loro specifiche funzioni evitando di invadere le altrui competenze, nel rispetto di tutti e con sano spirito di collaborazione tra le parti.

È fondamentale ritornare a una reale collegialità per le designazioni, troppe le situazioni poco chiare connesse a questa procedura. Dobbiamo lavorare indirizzando i giudici verso tutte le specifiche discipline che compongono il movimento ciclistico, in base alla loro storia, le loro esperienze, la loro passione. Proporrò al nuovo CF e alla CNGG l'introduzione nel collegio di giuria della figura dell'ex agonista. Nella mia esperienza di commentatore tecnico, trovandomi spesso ad illustrare scorrettezze o manovre ai limiti del regolamento, mi sono accorto che se il collegio di giuria potesse ascoltare anche il parere di un soggetto esperto, probabilmente commetterebbe meno errori. Il nuovo soggetto, opportunamente formato, sarebbe di supporto, ovviamente senza alcun potere decisionale, con lo scopo di aiutare a comprendere meglio l'azione che si sta valutando.

### *Organi di giustizia: Garantire autonomia e reale indipendenza*

Lo standard operativo deve essenzialmente basarsi su autonomia e indipendenza. Anche gli organi di giustizia, con il loro operato, sono indispensabili per contribuire al rinnovamento e alla maggiore efficienza dell'apparato federale. Le regole contenute nei regolamenti sportivi, così come riportato nei Principi di Giustizia emanati dal CONI, devono rappresentare il metro per il giudizio, il ricorso alle leggi ordinarie deve esserci solo per quanto non previsto dai regolamenti sportivi. Importante a mio avviso, rivedere e rimodulare le tasse di accesso alla giustizia, con una più equa distribuzione, abolendo le sanzioni pecuniarie per chi opera senza remunerazione nelle nostre società (escludendo le sanzioni previste dal regolamento tecnico). Ovvio ripensare il rapporto fra società periferiche e organi centrali di giustizia, non di rado visti come ostili e distanti dalla reale attività.

*Marketing e comunicazione: Professionalità e specifiche competenze. Ambito che ben pianificato si rivelerà un importante strumento per attrarre risorse economiche.*

Dal titolo si evince l'obiettivo di ricercare competenze specifiche che sappiano valorizzare il prodotto FCI, dando quel necessario valore aggiunto ai risultati che i nostri atleti conquistano. Va ripensato il sito federale, superato nella grafica e nella fruibilità, utilizzato più per scopi propagandistici invece di rappresentare un vero e reale servizio agli affiliati e ai tesserati. Lo stesso KSPORT risulta avere delle grandi e ingiustificate criticità. Qualunque società privata rischierebbe serie sanzioni per mancanza di tutela dei dati, anche sensibili, facilmente "bucabili" da qualsiasi informatico. Una seria criticità è rappresentata dalla mancanza di una procedura di reset o di disattivazione di account per chiunque termini il proprio mandato, risulta pertanto chiaro che esiste un discreto "sommerso" di utenti che hanno comunque accesso senza averne più diritto. La piattaforma pertanto necessita di una radicale revisione, rappresenta ormai un prodotto "antichissimo" nel linguaggio informatico, risalente infatti al 2003. L'attività Federale è retta da norme e regolamenti, in particolare la parte dei regolamenti attuativi per loro natura è altamente modificabile, nei tavoli di lavoro delle varie strutture e commissioni spesso si modificano le regole senza la consapevolezza che anche il sistema informatico dovrà cambiare per essere in grado di gestirle. Le conseguenze sono confusione e disorientamento di chi poi in fase di approvazione o nei campi di gara deve far funzionare la macchina. Utile coinvolgere nelle varie strutture e commissioni una figura che abbia anche le necessarie conoscenze informatiche. Il sito federale dovrà essere migliorato graficamente e potenziato con contenuti di qualità, trasformandolo in reale strumento di servizio, in sinergia con i CR che all'interno dello stesso dovranno trovare lo spazio a loro dedicato per promuovere la propria attività regionale, con gli stessi standard di qualità. Andrà utilizzata a pieno regime la controllata "Ciclistica Servizi", con il fine di pianificare la creazione di una piattaforma Web-Tv per la produzione e divulgazione di eventi agonistici e promozionali, con la pubblicazione dei risultati in tempo reale. Auspicabile stringere accordi che ricadrebbero sul territorio (in particolare per rendere meno onerosi i costi organizzativi). Creare un'App in grado di far accedere chiunque per seguire gli eventi

prodotti e divulgati, ben strutturato diventerebbe fonte di ricavo economico a sostegno delle nostre società e dei nostri comitati. La struttura federale sarà di supporto per i CR che sul sito e sulle piattaforme parallele dovranno far “passare” i loro eventi e le loro manifestazioni. Tutti questi strumenti, se aggiornati e utilizzati professionalmente, rappresenteranno una nuova e certa fonte di sostentamento da indirizzare alle attività federali.

***Per una distribuzione più equa e moderna delle risorse: il bilancio federale.***

*Analisi attenta dei costi, dal personale alla struttura centrale. Maggiori risorse ai CR e ai CP. La FCI deve dipendere meno dal CONI e aprirsi al mondo dell'imprenditoria e del made in Italy.*

Negli ultimi anni ho avuto modo di apprezzare in tutte le sue sfumature un termine che non conoscevo, almeno nei modi in cui si è concretizzato il suo uso: “piano di rientro”. Dal 2005 la FCI ha vissuto calata costantemente in questa realtà, il “piano di rientro”. Un'emergenza continua. Per chi ha retto le sorti della FCI negli ultimi 16 (sedici) anni tutto ruotava e ruota attorno a un bilancio “disastroso” (ereditato) da ripianare. Fra alti e bassi nessuno ha capito veramente cosa è realmente accaduto al bilancio federale.

***Struttura centrale FCI ovvero del gigantismo***

Se l'attività sportiva è rimasta più o meno sui livelli del 2003-2004, a livello di costi sono lievitate molto le somme a bilancio legate al funzionamento della (costosissima) macchina federale. Dal 2007 ad oggi le spese per i collaboratori e il personale sono più che triplicate. Questa vertiginosa ascesa si è verificata di pari passo con l'aumento dei finanziamenti ottenuti dai partner istituzionali (CONI, CIP, ecc.): da poco più di 4 milioni di euro nel 2003 a oltre 9 milioni nel 2019. La struttura federale va ripensata e ammodernata. I centri di costo andranno attentamente analizzati. A chi lavora in periferia restano solo le briciole. Chi lavora da volontario nei CP e nei CR rifletta su questi numeri. Stesso discorso per chi fa parte delle commissioni: da 2003 al 2019 costano (e si riuniscono) sempre meno. La

pandemia non c'entra: da 638.000 euro del 2004 ai 277.000 euro del 2019. Replica anche per le spese di promozione sportiva: dai 632.000 euro del 2003 ai 52.000 del 2019.

### *Sponsorizzazioni, una tragedia annunciata*

La colpa, si sa, è della crisi economica, che però ha colpito quasi il mondo intero, certamente tutta Europa, e la FCI è stata a guardare. Dal 2008 a oggi il prodotto federale ha perso interesse per gli investitori. Un lento, inesorabile declino. In termini assoluti, all'aumento delle quote relative al tesseramento e alle affiliazioni (più che raddoppiate dal 2003, oggi valgono 4 milioni di euro nel bilancio FCI, compreso il balzello "facoltativo" dei consiglieri di società) non ha fatto seguito un incremento delle sponsorizzazioni (ai minimi storici da 2003: da 810.000 nel 2003 a 219.000 nel 2019). Di fatto la FCI ragiona e lavora come un ente pubblico (cosa che giuridicamente non è). È necessaria una seria politica di posizionamento, perché un vero posizionamento sul mercato non c'è mai stato. La maglia azzurra rende pochissimo alle casse federali, gli stessi fornitori ufficiali intrattengono con la FCI rapporti che gratificano solo i loro brand e la loro visibilità. C'è da chiedersi dove sia il rapporto, indispensabile, con la creatività e il valore del made in Italy.

***Doping e antidoping:*** Tema sempre attuale, su cui si sono fatti grandi passi in avanti ma su cui c'è ancora moltissimo da fare, anche concentrandosi maggiormente sulla parte formativa ed educativa, investendo risorse che ora sono soprattutto impiegate sul versante punitivo.

Il movimento ha superato, in parte, le gravi difficoltà incontrate in occasione dei tanti scandali vissuti negli ultimi decenni, non ci troviamo più nel picco emergenziale causato da quegli eventi, ma scontiamo ancora il grave danno d'immagine patito, su questo non ci sono dubbi. Ci vorrà ancora tempo e per una disciplina che vive esclusivamente di sponsorizzazioni non potrebbe essere altrimenti. Il grave danno d'immagine subito però, non pare abbia insegnato molto, ovvero tutto sembra ancora ruotare, anche se non esclusivamente, intorno alla fase punitiva e ancora poco nell'opera di formazione e di contrasto al fenomeno. Quando scoppiarono gli scandali che sconvolsero il ciclismo, il

movimento, guidato da vertici dirigenziali ben consapevoli di come funzionassero le cose, non fu capace di sviluppare al proprio interno gli “anticorpi” per correggere e modificare i propri comportamenti. Furono le Procure della Repubblica a far emergere il fenomeno in tutta la sua gravità, causando tra le ricadute il gravissimo danno d’immagine ed economico che ancora oggi scontiamo. I casi comunque emersi negli anni, seppur meno clamorosi rispetto all’epoca a cui mi riferisco, testimoniano che il problema non è risolto, nonostante da alcuni uffici ci si vanti del contrario. Il fenomeno non si sconfiggerà mai totalmente, la stessa natura umana è portata a prendere delle scorciatoie, e chi cadrà in tentazione esisterà sempre. Ma l’Ente di riferimento, ovvero la Federazione di uno degli sport maggiormente colpiti dal doping, deve farsi carico di promuovere campagne d’informazione chiare, rivolte ai più giovani, alle scuole, ai tecnici e alle famiglie. Per quanto riguarda l’attività di vertice, su cui è fondamentale non abbassare la guardia, chiedere a gran voce che le regole siano più trasparenti rispetto a quanto non lo siano ora, perché la poca trasparenza genererà solo sospetti, circostanza che andrà ad intaccare la credibilità e di riflesso la difficoltà ad investire nel movimento. Il riferimento è al sistema di rintracciabilità a cui i professionisti sono sottoposti, gestito direttamente dall’UCI. È fin troppo evidente la criticità, ovvero il controllo diretto dell’UCI sui casi che evidenziano delle anomalie e sui quali si accende un *alert*. Da più parti si sottolinea che lo strumento rischia di essere utilizzato in modo diverso, per scopi “politici”. Una gestione autonoma e indipendente contribuirebbe a rendere lo strumento, rivelatosi efficace, anche più democratico e al riparo da possibili speculazioni.

***Rapporti istituzionali:*** CONI in Italia, UEC ed UCI a livello internazionale, sono gli enti sportivi con i quali è necessario dialogare in modo costruttivo e verso i quali rivendicare le attenzioni che il movimento ciclistico Italiano merita, per storia e tradizione.

Intrattenere rapporti costruttivi con le istituzioni, non solo sportive, rappresenta una priorità. In Italia con il CONI, verso il quale chiederemo che il ciclismo e tutte le sue specialità, quelle olimpiche in primis, possano avere a disposizione gli strumenti e le

risorse per potersi sviluppare in modo continuativo e duraturo, con particolare attenzione alla realizzazione su tutto il territorio nazionale delle necessarie infrastrutture idonee allo scopo. Un piano da studiare nei minimi dettagli e che potrà trovare a mio avviso un riscontro favorevole senza scivolare nell'alto rischio di progettare e realizzare cattedrali nel deserto come in troppe occasioni purtroppo avvenuto. Anche la gestione, finora fallimentare, delle importanti risorse a disposizione per la realizzazione del velodromo di Spresiano (TV), testimoniano la scarsa capacità di fare scelte utili davvero al movimento. Complicato conoscere le reali ragioni che hanno portato a una scelta poco lungimirante come quella fatta, mi limito ad esprimere un parere da osservatore senza conoscere i dettagli, che segue alla pari di moltissimi appassionati la vicenda. Un finanziamento di 28 milioni di euro ottenuti da una specifica rappresentanza politica, che il governo ha dato in gestione alla FCI, rappresentano un capitale enorme, che avrebbe potuto essere speso in modo più lungimirante e oculato. Treviso rappresenta la più importante provincia ciclistica del nostro Paese, ma sfido chiunque a ritenere sostenibile un impianto di tali caratteristiche in una qualsiasi sede di provincia. 28 milioni di euro sarebbero stati spesi meglio se utilizzati per la realizzazione di più impianti coperti distribuiti sul territorio nazionale, che avrebbero potuto rappresentare il volano di sviluppo per l'intero movimento. Fermo restando l'impianto di Montichiari (non esente da problemi), la distribuzione avrebbe potuto essere suddivisa realizzando un impianto a Treviso (anche nella stessa area in cui dovrebbe sorgere quello attuale) che avrebbe coperto le esigenze della parte orientale del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e parte del Trentino Alto Adige e Romagna, Montichiari (già esistente) per Lombardia, Veneto occidentale, parte del Trentino Alto Adige ed Emilia, Torino per la zona nord occidentale del Paese, Firenze per parte del Centro e Napoli per una parte del Sud. I 28 milioni di euro sarebbero stati utili per realizzare nuovi impianti di avviamento pista e bmx, che intanto avrebbero fatto partire uno sviluppo mai realizzato nel nostro Paese. Solo a quel punto sarebbe stato più sensato progettare la realizzazione di un mega impianto, come quello pensato per Spresiano, ma che solo una metropoli come Milano, nel nostro Paese, può pensare economicamente di sostenere. Il CONI dovrà aiutare nel realizzare questi progetti, indicando la via per ottenere le risorse e vigilando sulla realizzazione. Rimane comunque prioritario terminare

l'opera a Spresiano, preoccupandosi di intercettare le specifiche competenze manageriali per affrontare il delicatissimo tema della successiva gestione economica dell'opera. Di altra natura il rapporto con UCI, all'interno della quale l'attuale dirigenza nazionale ricopre il ruolo di una vice presidenza, ma da ciò che notiamo ha scarsissimo peso nelle decisioni che vengono assunte. Chiaro come la vice presidenza attuale sia il frutto del sostegno che l'attuale vertice UCI ha ottenuto in sede di elezione. Nessuna reale intenzione di riportare il movimento italiano ai livelli consoni alla sua storia e tradizione. Ritengo invece che all'UCI ci sia un gran bisogno di una voce italiana autorevole, nell'interesse dello stesso ente che spesso negli ultimi anni ha preso iniziative che sembrano assunte da chi il movimento lo conosce poco. Un fronte che ritengo sia necessario far crescere è quello UEC. Negli ultimi anni ha sviluppato un notevole lavoro che sarà necessario alimentare per aumentarne il peso europeo all'interno della stessa UCI.

*I rapporti con gli Enti di promozione: Spesso non si è avuta la giusta attenzione verso il variegato mondo degli amatori, o in alcuni casi un'attenzione indirizzata solo all'"affare potenziale" che rappresentano. Necessario rimodulare strategie e visione, aiutando le tante manifestazioni rivolte al mondo amatoriale a crescere.*

Le scelte della FCI verso l'attività amatoriale si sono rivelate spesso di non facile applicazione pratica, ostacolando di fatto l'attività sul territorio. L'attenzione sui grandi eventi granfondistici, in particolare stradistici, ha distolto l'attenzione dai numerosi altri eventi minori, abbandonati a loro stessi, spalancando di fatto le porte agli Enti di Promozione Sportiva. Infatti l'attività amatoriale ricorrente è passata prevalentemente nelle mani di questi ultimi. L'effettiva attuazione degli accordi sottoscritti dalla FCI con gli EPS risulta assai critica, molte regole risultano inapplicate dagli Enti a discapito della qualità organizzativa e della sicurezza delle manifestazioni. L'introduzione di organi di controllo si rende più che mai necessaria. La concorrenza tra FCI ed Enti è sfida impari: gli EPS infatti organizzano gare con costi molto più bassi, riducendo al minimo le spese, e le voci che spesso vengono ridimensionate sono quelle rivolte alla sicurezza. Indispensabile aprire un



# Silvio Martinello

## Dialogo e trasparenza per una nuova FCI

tavolo di confronto con gli EPS e con le istituzioni preposte affinché tutte le manifestazioni rispettino gli standard minimi previsti avvalendosi di Direttori di corsa e sicurezza tesserati e formati dalla FCI. Rappresenterebbe un gran salto di qualità nel settore permettendo alle manifestazioni di svolgersi con criteri uniformi di sicurezza e professionalità. Il mondo amatoriale, nelle sue eccellenze organizzative, può svolgere un ruolo di aiuto nei confronti dell'attività giovanile della FCI e agonistica in genere, facendo ricadere un contributo economico. Ritengo sia giunto anche il momento di valutare la possibilità di abbinare ad eventi granfondistici di qualità manifestazioni riservate alle categorie agonistiche, utilizzando strutture e mezzi già presenti. In molti Paesi europei tale operatività è prassi normale, ciò porterebbe benefici a tutto il movimento ciclistico. Altro servizio che la FCI può rendere al settore amatoriale, siglare collaborazioni con le società di cronometraggio, in modo da inserire contemporaneamente all'iscrizione all'evento l'evidenza della stessa nel sistema informatico federale, ora aggiornato anche con le scadenze dei certificati medici, che solleverebbe gli organizzatori da obblighi e responsabilità che non possono essere scaricati sulle loro spalle. Il dato oggi è che pochissimi amatori si iscrivono agli eventi grandondistici tramite il sistema informatico federale. Gli organizzatori denunciano inoltre la superflua presenza dei giudici di gara, presenza non necessaria in quanto le decisioni vengono assunte dagli organizzatori, cronometristi e direzione di gara. La presenza del collegio di giuria risulta pertanto inutile e un costo superfluo, oltre che un momento poco gratificante per i giudici stessi. Da valutare pertanto l'ipotesi di modifica della situazione attuale con i rappresentanti degli organizzatori. Altro aspetto delicato, la regolamentazione del calendario, necessario cercare di non sovrapporre troppi eventi nello stesso weekend, tutelando soprattutto quegli eventi di comprovata affidabilità ed efficienza organizzativa. Sarà fondamentale rivedere il disciplinare per adattarlo alle reali esigenze degli organizzatori senza abbassare comunque l'asticella sul fronte sicurezza che deve rappresentare la priorità.

*Padova, 31.12.2020*

*Silvio Martinello*

