

NORMA GIMONDI

Programma candidatura alla Presidenza della Federazione Ciclistica Italiana 2017-2020 (art.32 statuto federale)

Chi sono

Sono nata e cresciuta in provincia di Bergamo, una delle capitali ciclistiche italiane. Mi sono laureata in Giurisprudenza all'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano e, dal 2000, sono iscritta all'Albo degli Avvocati. Esercito la libera professione forense in ambito civilistico e sportivo. Ho frequentato e superato con esito positivo (2004-2005) il Corso Superiore di Management dello Sport di Alto livello organizzato dalla Scuola dello Sport del CONI. In passato ho lavorato in ambito ciclistico, prima come procuratrice di atleti professionisti poi come legale. In questa veste ho assistito molti ciclisti e direttori sportivi in procedimenti disciplinari e penali anche in materia di doping. Sono arbitro per l'UCI e fino al novembre scorso sono stata anche componente della Corte d'Appello Federale.

Premessa alla mia candidatura

Sono sempre stata appassionata e praticante, nel tempo libero, dello sport ciclistico. Lo considero unico, anche e soprattutto per il ventaglio di possibilità che offre: dalla strada al fuoristrada, dalla pista al Bmx consente un coinvolgimento totale e può soddisfare le esigenze di qualsiasi utente. Può essere praticato da tutti, si pensi ad esempio al paraciclismo, e a tutte le età. E le sue potenzialità anche sul piano promozionale nonché educativo sono ben note a chi sta leggendo queste righe. Ho pensato di candidarmi alla presidenza federale per la prima volta qualche anno fa: il movimento ciclistico italiano mi appariva meno florido di un tempo, come ripiegato su se stesso. Allora mi sembrava che a mancare fosse l'entusiasmo, il coinvolgimento, che l'attività federale vivesse un momento di eccessiva burocrazia, lontana dalle esigenze della base e delle società. Proprio le società, l'ambiente in cui sono cresciuta, mi apparivano a volte come rassegnate a dover fare tutto da sole, senza un grande appoggio dalle strutture centrali. Questa mia sensazione si è via via rafforzata. Il grande lavoro della periferia, che poi è il centro pulsante della federazione, non era valorizzato al meglio, i comitati provinciali e regionali erano come enti separati, con scarsi mezzi e poco coinvolgimento in progetti a largo respiro (che non vedevo, a dire il vero). Inoltre mi sembrava impossibile non pensare a un rinnovamento radicale della classe dirigente. Non parlo esclusivamente della presidenza federale, che comunque occupa posizioni di responsabilità nella FCI dal 1976, ovvero da quando chi scrive frequentava la prima elementare. Un presidente da solo non può rinnovare una struttura complessa e complicata come la FCI. Mi riferisco all'idea complessiva di federazione, a un modello gestionale più moderno e partecipato, meno influenzato dalle scelte operate da chi, gioco forza, è legato a dinamiche sperimentate negli anni ma in parte superate, prevedibili, ripetitive. Il ciclismo fa parte della mia vita da quando sono nata: ho imparato prima ad andare in bicicletta e poi a camminare. I miei esempi sono sempre stati guidati dallo spirito di squadra. Non si vince senza gregari. E uso questo termine nel senso più autentico e positivo della parola. Perché si tratta spesso di veri campioni, di atleti validi e vincenti che si sacrificano per ottenere insieme un risultato che altrimenti né loro né il "capitano" potrebbero raggiungere. La federazione mi è apparsa così, con un consiglio federale poco coinvolto, addirittura poco coinvolto anche nelle scelte strategiche, una squadra solo a parole, senza compiti da svolgere (non esistono più i referenti del CF), con un uso spesso eccessivo delle delibere presidenziali (scelta dettata anche dall'abolizione del Consiglio di presidenza). Un consiglio federale che, più che propositivo, posso considerare alla stregua di un notaio chiamato a ratificare decisioni già prese in altre sedi. Non è questa la squadra, la federazione che immagino e che vorrei. La mia esperienza professionale, che talvolta mi ha messo a confronto con strutture operative complesse, mi dice che non è questa la strada da percorrere per ottenere il massimo dei risultati. La federazione è una struttura complessa. Complessa ma ben poco aziendale, ai miei occhi. Anzi: troppo complessa per essere aziendale e al passo con i tempi. Anche frequentandola, grazie al mio ruolo all'interno degli Organi di giustizia, l'ho percepita come macchinosa e centralistica, poco



flessibile, statica. Quando alcuni amici, dopo un semplice scambio di opinioni, mi hanno proposto la candidatura ho immediatamente pensato che sarebbe stato un compito difficile ma molto stimolante. Il ciclismo italiano è il più evoluto e importante del mondo. Il posto che deve avere è quello. In Italia esiste un'industria, quella legata alla bicicletta, che si poggia sull'inventiva e l'originalità, che tutti ci invidiano, del Made in Italy. La federazione deve tornare a essere la prima al mondo, rinnovarsi e diventare un esempio per tutti. Non mi fanno molto piacere i tanti dibattiti sui modelli stranieri di attività. Non dobbiamo imparare da nessuno, solo mettere a frutto le tante capacità e le idee nascoste nel nostro movimento. Rinnovare è fondamentale. Lasciarsi alle spalle una federazione divisa da sciocche contrapposizioni, da logiche di gestione superate. E restituire alle società, ai CP e ai CR, il ruolo che meritano di ricoprire e che oggi mi pare ben poco considerato. Una nuova federazione può avere margini di crescita e di consenso sociale molto importanti. Mi candido per questo: voglio dare il mio contributo professionale e di appassionata a uno sport che ritengo ancora poco valorizzato, dalle enormi potenzialità di crescita. E il programma che segue è ciò che il futuro consiglio federale dovrà realizzare nel prossimo quadriennio. È un programma scaturito dal confronto e dall'analisi collettiva della situazione federale. Non è un libro dei sogni ma un percorso concreto di proposte e di fatti. Da condividere e da realizzare insieme. Voglio unire, non dividere. Per questo l'esporrò in seguito usando il plurale. Perché un uomo (o una donna nel mio caso) solo al comando, per quanto vincente, rischia con il tempo di isolarsi. E le sue vittorie, quando ci sono, diventano prima uno sterile esercizio di superiorità e poi un passaporto sicuro verso la sconfitta e l'impopolarità. Il mio è un desiderio autentico di unità, non è una frase fatta. Perché la FCI di cui sto parlando è tutt'altro che unita. È vano e irrealistico affermare il contrario. La nostra è una federazione il cui presidente ha visto diminuire, di quadriennio in quadriennio, il suo consenso. Una federazione in cui una metà silenziosa non può far sentire la sua voce. Quando il ciclismo, mi piace ricordarlo, è una ricchezza creata da tutte le nostre società, dai nostri atleti e dalle manifestazioni sparse su tutto il territorio nazionale, da nord a sud. I consigli e i presidenti passano, il ciclismo, invece, deve crescere e tornare ad avere il posto che merita.

Le società ciclistiche: una realtà da incoraggiare e non disperdere

Il declino del ciclismo professionistico italiano - Più vicino alle società di base, ai CR e ai CP - L'attività juniores - Le formazioni Continental nel panorama italiano

Siamo consapevoli delle difficoltà che le società affiliate stanno incontrando, da quelle professionistiche, diventate ormai una rarità a livello World Tour, a quelle che dedicano le proprie risorse per l'attività giovanile e agonistica nelle categorie dilettantistiche. Sarà necessario diversificare i nostri obiettivi senza trascurare alcuna componente dell'attività. Per prima cosa sarà necessaria un'analisi attenta della realtà dei tesserati e della distribuzione societaria, una ricognizione qualitativa e quantitativa, da operare in stretta collaborazione con i CP e CR, che permetta di valutare, per esempio, il fenomeno dell'abbandono in età giovanile, il gradimento dell'attività multidisciplinare o la difficoltà di reperire risorse sul territorio. Ciò deve preludere a una rimodulazione del contributo ai CR, che va sicuramente potenziato ma legato a parametri certi e in considerazione della reale attività svolta a livello regionale. Le realtà che incontrano più difficoltà dovranno essere incoraggiate con un progetto dedicato. Per compiere correttamente il loro lavoro le società ciclistiche dovranno identificare nella federazione un partner affidabile e disponibile. Solo da una visione approfondita della situazione sarà possibile valutare quale correttivo e quali soluzioni proporre per risolvere le situazioni di criticità. Per le categorie internazionali andrà affrontata, in sede UCI, la possibilità di estendere al terzo anno la categoria Juniores (per permettere una maturazione più graduale degli atleti, con un minore impegno a livello internazionale) e sarà proposta una maggiore interrelazione tra i CR nella stesura dei calendari gare dedicati a questa categoria. Anche nella categoria superiore sarà auspicabile una maggiore collaborazione fra Struttura tecnica e CR con il fine di ottenere un calendario agonistico più armonico e senza giornate d'inattività. Sarà preso in considerazione il regolamento di partecipazione alle gare regionali Under 23 - Élite: in alcuni casi, l'attuale norma ha provocato distorsioni e disuguaglianze che hanno penalizzato i singoli



partecipanti a prescindere dai valori individuali in campo. Grande attenzione, vista l'assenza di squadre italiane dal panorama di vertice, sarà riservata all'attività delle formazioni Continental: considerate squadre professionistiche, non hanno ancora goduto delle opportune condizioni per prendere parte alle manifestazioni italiane, perché la loro partecipazione è stata esclusa, a volte, dagli organizzatori, oppure è diventata problematica per i costi non indifferenti da sostenere. Questo discorso sarà opportunamente legato a una riconsiderazione del ruolo della Lega.

Federazione ciclistica italiana: democrazia, partecipazione, trasparenza

Lo statuto e le carte federali da riformare - Un'Assemblea straordinaria entro il primo anno dall'elezione - Sulla via del rinnovamento: i due mandati per il presidente federale - Il ripristino dell'Assemblea nazionale del biennio - Una nuova regolamentazione per l'istituzione dei CR e dei CP - Maggiori contributi per l'attività periferica - Un nuovo CF trasparente e aperto ai tesserati - La delega e la risoluzione di potenziali conflitti d'interesse: incarichi nazionali e internazionali scelti fuori dal CF

I cambiamenti che hanno subito negli ultimi anni le carte federali ci pongono di fronte a una serie di regole non sempre decise in sede assembleare e comunque non armoniche fra loro. Con l'alibi dei principi informatori sono stati di fatto imposte correzioni statutarie che non trovano riscontro in altre federazioni. L'eliminazione di fatto del Consiglio di presidenza, un organo facoltativo ma importante sotto il profilo decisionale, magari da ripensare nella sua effettiva composizione, è solo una di queste anomalie regolamentari. Potremmo poi citare gli articoli dedicati all'elezione del presidente federale, quanto mai macchinosi e orientati a rendere più difficoltoso un rinnovamento al vertice della FCI, o la modalità stessa di elezione dei delegati atleti, che anche nella prossima assemblea saranno ben poco rappresentati a causa di una norma (il quorum assembleare provinciale) che ci appare assurda e che non trova alcuna giustificazione regolamentare. Proprio per questo, una delle prime decisioni che dovrà prendere il nuovo Consiglio riguarderà la riforma, in senso democratico e partecipativo, delle Carte federali. Proponiamo, quindi, che entro il primo anno dall'elezione si tenga un'Assemblea nazionale straordinaria dedicata alla riformulazione dello Statuto, preceduta dalla nomina immediata di un'apposita Commissione e affiancata da un contemporaneo appuntamento assembleare dedicato ai temi e alle problematiche concernenti l'attività (con la presenza di tutti i CR e i CP). Nel progetto di riforma saranno inserite proposte relative alle incompatibilità e ai requisiti di eleggibilità; la limitazione a due mandati consecutivi, senza alcuna eccezione, per il Presidente federale; la presenza dei presidenti regionali in CF; un nuovo ruolo per la Segreteria generale, da considerare struttura e non più organo centrale, così come avviene in altre federazioni; il ripristino dell'Assemblea del biennio, momento fondamentale di confronto e dialogo fra le varie componenti del movimento; la futura partecipazione effettiva di tutte le Società aventi diritto a voto all'Assemblea nazionale (cosa possibile con i nuovi strumenti informatici), e ogni altro spunto scaturito dall'indispensabile confronto con le realtà territoriali. Da rivedere, a questo proposito, i criteri minimi per l'istituzione di CP e CR, normativa che ci appare oggi troppo lontana dalla realtà effettiva di chi opera in periferia (vedi il Molise, la Basilicata e la Calabria). Non è eliminando i CR e i CP che si risolvono i problemi legati all'attività di base. Ciò che è necessario è comprendere le motivazioni che hanno portato a situazioni critiche sia a livello organizzativo sia di reclutamento. Ciò che auspichiamo è rilanciare lo sport della bicicletta su tutto il territorio nazionale e in questa direzione i CR e i CP sono strumenti insostituibili. Proprio la distanza sempre più marcata fra centro e periferia è invece tra le cause di questo stato delle cose.

Gli ultimi esercizi federali hanno mostrato, a loro volta, una continua quanto vana rincorsa alla parità di bilancio. Nonostante i numerosi piani di rientro presentati al CONI, le situazioni di passività, per troppo tempo considerate solo eredità delle gestioni passate, non sono ancora state, dopo dodici anni, completamente sanate. Il progressivo depotenziamento dell'attività dei Comitati è andato di pari passo con la riduzione dei contributi a loro assegnati e con una politica di sponsorizzazione mai all'altezza della situazione. A ciò si è aggiunto un oneroso ricorso ai contenziosi, spesso legato a futili motivi. Negli ultimi tre quadrienni la spesa per gli organi periferici è scesa dall'8% del bilancio (nel 2005), al 2%. Di contro non è difficile constatare un



progressivo aumento dei costi per l'Attività centrale, un aumento che non si è certo tramutato in una maggiore efficienza della macchina federale e che l'ha, al contrario, soltanto appesantita. È necessario creare un reale federalismo sportivo snello quanto efficiente, con una maggiore responsabilizzazione della sede federale di Milano, che riconosca a chi fa attività, a chi organizza, a chi promuove ciclismo sul territorio un appoggio economico concreto e all'altezza del compito. Proponiamo quindi un nuovo criterio di assegnazione dei contributi, che tenga conto di parametri più moderni e aziendali, orientati a premiare il merito e l'intraprendenza. Analogamente ai Comitati territoriali che raggiungono performance di tesseramento non è equo restituire, per la loro attività istituzionale, solo poche migliaia di euro. Una normativa che sia discussa e decisa in accordo con i CR. Il nuovo Consiglio federale prenderà in considerazione e finanzierà quei progetti promozionali che riterrà validi e utili per il rilancio o il consolidamento, nelle Regioni in cui si sono manifestati problemi promozionali dello sport ciclistico. Senza alcuna discriminazione fra specialità o appartenenze territoriali. Progetti che potranno sia rafforzare realtà già affermate presenti sul territorio sia avvicinare e fidelizzare nuovi praticanti. Una federazione rinnovata deve proporsi anche in maniera più moderna e trasparente. I tesserati e le società sportive saranno coinvolte nelle scelte operate dal Consiglio federale. Un Consiglio aperto, che si aprirà all'esterno, che consentirà a tutti di seguire i suoi lavori grazie alle opportunità offerte dalla tecnologia (streaming, canale dedicato). Un organo decisionale che riproporrà ai propri CR e CP la trascrizione verbale di tutte le sedute. All'opacità attuale, a un Consiglio federale che affida le sue decisioni alla buona memoria dei partecipanti e alle decine e decine di delibere d'urgenza assunte dalla presidenza, si sostituirà un Organo deliberativo trasparente, responsabile, al servizio dei tesserati e delle società. Un Consiglio che lavorerà per obiettivi, che affiderà la supervisione di uno o più settori di attività a ogni suo componente. In nome della collegialità e della democrazia interna, nella certezza che un Consiglio attivo e coinvolto nelle scelte non può che lavorare per il bene comune. Alla base del funzionamento del CF sarà posta la delega. Ogni Consigliere sarà responsabilizzato e parte attiva nel processo decisionale. E la delega sarà anche la linea guida per le nomine in seno agli organismi federali e internazionali. Le scelte saranno di preferenza operate al di fuori del Consiglio federale e coinvolgeranno personalità di provata esperienza e capacità. In questo senso, il segretario generale e i dipendenti della FCI, visti anche i recenti sviluppi che hanno coinvolto la "Mondiali 2013 srl" (oggi liquidata dopo un concordato non certo lusinghiero per l'organizzazione della rassegna iridata), non potranno fare parte di consigli di amministrazione di società di capitali o di altri soggetti controllati direttamente (o indirettamente) dalla Federazione. Ciò per evitare il sorgere di potenziali quanto spiacevoli conflitti tra controllori e controllati, passaggi che non rendono certo più collegiale e trasparente l'attività della FCI. Ciò nel rispetto delle indicazioni in materia dettate e suggerite dal CONI.

La sicurezza, un problema sempre attuale

Un nuovo confronto sul Codice della strada - Un progetto di sensibilizzazione per le gare ciclistiche e la loro sicurezza - Per una maggiore professionalità: dialogo e confronto tra FCI e gli operatori del settore

La pericolosità insita nella pratica stessa dello sport ciclistico, soprattutto su strada, implica un'attenzione particolare alla sicurezza. In quest'ambito, per fortuna, non siamo all'anno zero ma i progressi non possono e non devono soddisfare una base di praticanti sempre a stretto contatto con il traffico automobilistico. Per questo proponiamo di riaprire, con le autorità competenti, un confronto sul codice della strada. Confronto che comprenda un'attenta analisi dell'articolo 9 del Codice della strada che conduca a un pieno riconoscimento dell'allenamento programmato. Sempre in tema di sicurezza e di educazione stradale è auspicabile un coinvolgimento del Ministero interessato per ottenere l'introduzione di tematiche riguardanti le gare ciclistiche nei procedimenti adottati per il rilascio delle patenti di guida. Ogni utente della strada deve conoscere il significato del messaggio contenuto nella cartellonistica "inizio gara" e "fine gara" anche quando non si trova a stretto contatto con una gara ciclistica. Contemporaneamente sarà necessario che la Federazione promuova, attraverso i Comitati Regionali e Provinciali, un'opera di sensibilizzazione presso le stesse Scuole di guida presenti



sul territorio. Da considerare e appoggiare una giornata nazionale dedicata alla “sicurezza stradale in bicicletta”. Un appuntamento che potrebbe sensibilizzare e informare sulle varie funzioni dai servizi di sicurezza in gara, utile anche per i corridori giovanissimi che spesso non conoscono queste realtà e che con queste entreranno in contatto nel loro futuro agonistico. Anche se le scorte tecniche sono ormai strutturate e rappresentano un servizio insostituibile, unitamente alle motostaffette e al personale ASA, occorre comunque coinvolgere questi gruppi affiliati organizzando un incontro, almeno a cadenza biennale, con gli organi federali preposti e con i Direttori di corsa e sicurezza. È necessario che la Federazione e chi lavora sul campo (il riferimento è a tutte le figure coinvolte nell’organizzazione di una gara, nessuna esclusa) possano dialogare in maniera proficua, dare suggerimenti, rilevare situazioni di criticità e proporre interventi da fare in tema di sicurezza e di copertura assicurativa. A ciò si aggiungano le necessarie riflessioni sui limiti di età di servizio degli operatori, le incompatibilità e qualsiasi altra tematica utile a rendere più efficiente un’organizzazione.

Gli spazi per il ciclismo giovanile e una nuova strategia: un progetto concreto e mirato

L’attività multidisciplinare, un futuro da programmare e promuovere, non da subire - Un progetto finalizzato all’attività multidisciplinare: il coinvolgimento concreto del Made in Italy ciclistico - Il censimento e la creazione di nuovi spazi multidisciplinari dedicati al ciclismo.

Il dibattito sempre acceso sulla pratica multidisciplinare ha aperto nuovi e positivi scenari. La nostra riflessione prende spunto dalla serie di prestigiosi successi ottenuti dalle nazioni impegnate su questo fronte e con un passato ciclistico meno luminoso di quello italiano. Le vittorie su strada (e nelle grandi corse a tappe) ottenute da atleti provenienti, per esempio, dal fuoristrada e dalla pista, hanno di fatto obbligato il CF a riconsiderare nuove strategie che fino a pochi anni fa erano considerate poco incisive o addirittura disprezzate pubblicamente. Meglio tardi che mai. Un “tardi” che comunque non si è concretizzato in una nuova cultura federale ma soltanto in una serie di slogan senza alcun reale progetto alla base. La parola “multidisciplinare” è diventata buona per tutte le stagioni, una sorta di chiave magica per la risoluzione di qualsiasi difficoltà. Nella realtà, moltissime società ciclistiche avevano già intrapreso questa strada ben sapendo che sarebbe stata quella più corretta. E sia nell’attività di vertice, sia in quella di base, la federazione non ha fatto altro che seguire la corrente, affidarsi al lavoro qualificato di tecnici orientati al multidisciplinare e sperare di raccogliere, senza una programmazione degna di questo nome, qualche buon risultato. Multidisciplinare vuol dire anche una ridiscussione inevitabile del premio di valorizzazione. Multidisciplinare significa la pratica assidua di specialità fra loro diverse. Ed è auspicabile che questo avvenga fin dalle prime pedalate con uno spirito ludico, senza prematuri appesantimenti agonistici. Un’attività multidisciplinare “totale” resta oggettivamente molto difficile da pianificare nelle categorie giovanili. È auspicabile che la Federazione pensi e attui tutte quelle misure in grado di favorire questa attività, accorgimenti che sensibilizzino chi opera nelle società sportive facilitando loro il compito in maniera concreta e non sporadica. Una chance importante è rappresentata dal nostro Made in Italy e dalle eccellenze produttive presenti sul nostro territorio. Ci riferiamo sia ai costruttori di biciclette, all’avanguardia nel mondo, sia a chi si occupa di accessori. La Federazione dovrà proporre e ricercare una collaborazione continua e reciproca con questi importanti poli imprenditoriali. La FCI è il veicolo privilegiato di contatto con i tesserati e le società, un tramite prezioso per consentire una pratica ciclistica facilitata e in sintonia con l’industria italiana. Sarà quindi necessario formulare un progetto complessivo che si concretizzi in una serie di convenzioni per le società e i tesserati (dall’acquisto al comodato d’uso fino alla manutenzione programmata) e che permetta ai nostri prodotti di affermarsi come partner ideali per chi pratica il ciclismo e vuole sperimentarlo in tutte le sue forme. Un progetto principalmente rivolto alle società impegnate nell’attività dei giovanissimi, vere e proprie scuole di avviamento per il nostro sport. A ciò andrà quindi affiancato, in collaborazione con i CR e i CP, un censimento degli spazi dedicati al ciclismo e un’analisi attenta dei correttivi da porre per giungere a una pratica diffusa e solidale su tutto il territorio. Sarà promossa la creazione di spazi multidisciplinari (Ciclodromi, Bmx, Mtb, Trial) e soprattutto proposta la presenza del nostro sport nell’ambito di centri sportivi già in attività o ancora in fase di progettazione, ciò grazie a una nuova struttura di



servizio a disposizione dei Comitati e delle società. Una struttura che non si limiti al solo supporto tecnico ma che sappia proporre valide soluzioni anche per tutte le altre problematiche (segnalazione di percorsi, reperimento delle biciclette, dei materiali, dell'abbigliamento, consulenza assicurativa, immagine coordinata, valorizzazione del tesseramento e della sua modalità).

Il futuro dell'attività ciclistica: programmazione e professionalità

L'attività su strada

L'avventura organizzativa "federale" dei Mondiali 2013 non ha prodotto un impatto promozionale come era nelle aspettative. Sarebbe stato meglio, in un momento di crisi economica, supportare le società in difficoltà e salvare qualche prestigiosa gara ciclistica italiana. Ciò che rimane è un calendario di vertice (il termine professionistico ha sempre meno senso) più povero, in cui sono evidenti defezioni importanti, intere regioni senza gare di élite, un'attività abbandonata a se stessa nel silenzio assordante della FCI. Ovvio non coinvolgere nel discorso un ente oggi tutto da riformare come la Lega, la cui ostinata rifondazione è stata solo un errore strategico, priva com'è di autorità e senza più squadre, di fatto, da rappresentare. E non si può poi assegnare la totale responsabilità alla crisi economica mondiale. Proprio la situazione di impasse globale è la cartina al tornasole dell'indifferenza della FCI nei confronti del movimento italiano su strada. Sia chiaro, non era certo la FCI a dover risolvere i problemi di chi organizza e di chi gestisce i gruppi sportivi. La FCI non ha neppure immaginato come affiancare e supportare queste figure nel loro sempre più difficile lavoro. Altri Paesi, non solo europei, hanno saputo affrontare la crisi con ben altra decisione. Il ciclismo francese conserverà, nei prossimi anni, una presenza significativa tra le formazioni World Tour. E lo stesso discorso vale anche per Belgio, Spagna e Olanda. I calendari agonistici di altre nazioni sono stati oggetto di profonda discussione e, in alcuni casi anche recenti, di decise prese di posizione contro l'invadenza della politica globale dell'UCI. Una politica espansionistica alla quale il presidente federale si è opposto (a parole) in passato, prima di ripiegare poi nella solita silenziosa approvazione, una volta approdato nel consiglio direttivo del massimo ente mondiale. Da quel momento nessuna critica e nessun segnale di vita. Nessun sussulto per un'Italia ciclistica assente dal podio dei mondiali professionisti da ben otto edizioni. Non era mai accaduto da quando si corre la rassegna iridata (1927). Nessun rilievo per un mondiale Under 23 che gli azzurri non vincono dal lontano 2002. Nessuna preoccupazione davanti a un Campionato nazionale élite ridotto ai minimi termini a livello qualitativo e quantitativo e con una mediocre credibilità mediatica. Nessuna proposta per prove di Campionato italiano sempre più polverizzate e invisibili (su pista le cose sono andate ancora peggio, difficile ricordare una situazione di maggiore confusione), assegnate in maniera "discrezionale" e con la solita immotivata modalità preelettorale "d'urgenza" (leggi delibera presidenziale). Nessuna misura tesa a tamponare il vistoso calo di tesserati, di società e di gare nelle categorie UCI. Nessun progetto pensato per rimediare al frequente abbandono, spesso in età giovanile, della pratica ciclistica. Il forzato ottimismo che la presidenza ha deciso di veicolare stride, e molto, con la difficile realtà quotidiana delle società sportive. La prima misura che proponiamo è l'istituzione di un Fondo di solidarietà dedicato alle manifestazioni "classiche" che versano in difficoltà economica, senza alcuna eccezione di categoria. In secondo luogo un'analisi meticolosa della base dei tesserati, delle gare realmente organizzate in ogni regione e una valutazione attenta dei costi organizzativi. La FCI può e deve farsi parte attiva per ottenere ogni risparmio per chi organizza una corsa ciclistica. L'immagine federale, una volta promossa a dovere, può essere utile per stipulare accordi che consentano la creazione di centri di costo unici, senza dispersione di risorse, a tutto vantaggio delle nostre società. Da valutare, inoltre, una ristrutturazione profonda dell'attività riservata alle categorie UCI, con la finalità di rendere meno stressante il calendario juniores e più omogenea ed efficiente l'attività professionistica e semiprofessionistica. Una revisione che dovrà scaturire, anche in questo caso, dal confronto con tutte le componenti federali, e che dovrà salvaguardare le specificità del modello italiano.



L'attività su pista

L'attività su pista, dopo un iniziale entusiasmo, anche dovuto a un "Progetto Londra" approvato nel 2005 e poi abbandonato, non è sostanzialmente mutata negli ultimi anni. Il velodromo di Montichiari, nato come impianto outdoor e riconvertito in struttura coperta, ha rappresentato una buona occasione di crescita per la federazione, un'opportunità comunque sfruttata solo in parte. L'impianto bresciano non è mai stato oggetto di un progetto chiaro e a lungo termine e ha programmato la sua attività in scarsa sinergia con il CP e il CR. L'ovvia presenza delle squadre nazionali è stata di fondamentale importanza ma la direzione dell'impianto meriterebbe forse una maggiore professionalità e un coinvolgimento attivo della FCI. La struttura si è piuttosto votata a ospitare, in prevalenza, i numerosi amatori presenti durante la stagione invernale. La gestione dell'impianto, il rapporto stesso con le società, non è certo improntato alla massima professionalità. In più di un'occasione la programmazione ha lasciato a desiderare e la presenza di figure non sempre definibili nel loro ruolo ha sicuramente penalizzato un orizzonte possibile di più ampio respiro. Il settore pista, anche in questa circostanza appiattito nel settore strada, non ha avuto grande attenzione da parte del consiglio federale. I buoni risultati olimpici e mondiali, ad esempio, appaiono più merito della componente tecnica, degli atleti e delle loro società piuttosto che il frutto di una reale e lungimirante programmazione federale. Una conferma viene dalle specialità veloci, dove il ciclismo italiano continua a rimanere marginale quando non addirittura assente. Ciò nonostante la grande tradizione presente nel nostro Paese. La stessa vittoria nell'Omnium olimpico non è stata sfruttata a dovere dalla FCI.

Non mancano, però, alcuni esempi virtuosi, comunque lasciati all'appassionato lavoro delle società ciclistiche. Uno su tutti (ma fortunatamente ce ne sono altri) il velodromo di Fiorenzuola, che nonostante la crisi economica e l'indifferenza della FCI nazionale prosegue il suo lavoro organizzativo e di reclutamento. Proprio questi Centri di attività dovranno essere al centro di una profonda riflessione. Il loro ruolo dovrà essere considerato centrale dal nuovo CF, così come la rinnovata struttura del Vigorelli di Milano. I velodromi presenti sul territorio dovranno essere considerati a pieno titolo vere e proprie scuole di ciclismo, in cui la pratica multidisciplinare dovrà essere svolta e proposta con il pieno appoggio della Federazione. Là dove possibile i velodromi saranno affiancati da strutture dedicate all'attività fuoristrada, per consentire a chi si avvicina al ciclismo di valutare e scegliere la disciplina più vicina alle proprie qualità. Per fare questo la FCI dovrà ripensare al ruolo stesso dei Centri, incrementare il personale tecnico a disposizione e rendere più appetibile la loro proposta sul territorio provinciale.

L'attività fuoristrada

È inutile sottolineare quale importanza abbia avuto l'attività fuoristrada nel ciclismo degli ultimi tre decenni. Alcune nazioni straniere si sono affermate a livello continentale e mondiale grazie alle discipline del fuoristrada. Molti Paesi, soprattutto quelli non tradizionalmente impegnati nel ciclismo (ma non solo, l'esempio francese e inglese insegnano), hanno saputo sfruttare appieno le chance rappresentate dalla mountain bike, dal bmx e dal trial. Proprio la mancanza di pregiudizio nei confronti dell'off road ha consentito loro di proporre queste discipline per l'avvio e la formazione di giovani praticanti. Atleti che si sono poi affermati anche nelle discipline tradizionali (Peter Sagan è solo l'ultimo esempio). La sicurezza dei percorsi e la pratica outdoor sono state opportunità sfruttate molto bene da queste federazioni. In Italia non possiamo certo affermare che le cose siano andate allo stesso modo. Il fuoristrada italiano ha faticato per ottenere la giusta considerazione e le resistenze a livello periferico sono state superate solo da pochi anni. Da qualche anno, però, l'attività fuoristrada appare meno dotata di quella spinta propulsiva che l'aveva caratterizzata in passato, nonostante il modello di attività sia ancora quello pensato alla fine degli anni Novanta. Una volontà di crescita che la FCI non aveva sempre saputo assecondare anche in passato e che ora si è come cristallizzata in una ripetitiva "ordinaria amministrazione". Nessun progetto federale finalizzato ha mai riguardato queste discipline. Nessun investimento è stato rivolto all'attività delle scuole/società fuoristrada e ai CR che le hanno sempre sostenute. L'appiattimento della figura del Maestro, retrocesso a operatore tecnico senza identità dalle ultime scelte federali, non ha certo giovato al movimento.



Gli ultimi anni sono stati anni persi, a livello federale, per questo settore di attività: le commissioni regionali hanno avuto scarso supporto dalla FCI e le stesse commissioni nazionali sono state ben poco considerate dai vertici federali. Lo scollamento fra centro e periferia è tangibile anche nella discontinuità regolamentare che caratterizza le varie realtà territoriali. L'attività giovanile, ad esempio, necessita di una maggiore attenzione, soprattutto per evitare che i praticanti più giovani si trovino ad affrontare percorsi di gara non adatti alle loro caratteristiche e troppo impegnativi per la loro età. In generale è mancata la programmazione, e l'eliminazione della figura del referente ha penalizzato non poco l'intero movimento. Il risultato è l'assenza totale di dibattito, la scarsità degli appuntamenti di confronto e verifica fra FCI e CR, in pratica inesistenti, il fiorire (non disciplinato) di circuiti e challenge su più prove e la delega agli organizzatori - con la Federazione di fatto nel ruolo di osservatore - dei circuiti italiani dedicati alle categorie olimpiche (quello XC con un calendario sicuramente da rivedere) e al ciclocross. Anche l'assegnazione stessa delle prove di circuito non ha sempre tenuto conto della qualità organizzativa, mortificando quelle società che hanno considerato gli standard qualitativi come primo imperativo delle loro manifestazioni. Quello che proponiamo è un rafforzamento dell'identità delle singole specialità del fuoristrada nel rispetto delle loro specificità. Il rafforzamento e la crescita dei circuiti federali, primo fra tutti la Coppa Italia per CR, momento di verifica e confronto strategico per tutta l'attività territoriale. La realizzazione, per la prima volta nella storia della FCI, di un progetto finalizzato alla diffusione e il reclutamento di nuovi tesserati grazie a queste discipline, un intervento mirato che scaturisca dalla collaborazione con i Comitati Regionali e che abbia una durata quadriennale. Una maggiore considerazione per le commissioni nazionali e regionali e un confronto assiduo e necessario fra FCI, CR e società. Nell'incontro tematico a margine dell'Assemblea per la Statuto sarà previsto uno spazio dedicato al fuoristrada, un appuntamento "aperto" e rivolto a tutte le componenti del movimento senza alcuna eccezione.

L'attività donne

Un ultimo accenno, non per questo meno importante, merita la pratica ciclistica delle donne. Si tratta di un settore in continua espansione, anche per la maggiore attenzione che il pubblico femminile dedica alle discipline sportive in generale. Manifestazioni come il Giro d'Italia hanno ormai conquistato un posto importante nel calendario internazionale, e altri appuntamenti che si svolgono in Italia hanno meritato l'attenzione dei media per il loro spessore organizzativo. L'impegno del nuovo CF sarà orientato a valorizzare queste realtà e a supportarle dal punto di vista dell'immagine e della visibilità. L'obiettivo è il raggiungimento della pari dignità e la massima considerazione per un settore che ha regalato all'Italia molti successi nelle rassegne continentali, mondiali e olimpiche.

Il Centro studi, una struttura da ripensare

La ristrutturazione del Centro studi - No alle figure tecniche create solo per "fare cassa" - Il coinvolgimento dei CR e della base nel reclutamento dei docenti e di personale qualificato

Ogni struttura orientata all'operatività deve considerare la ricerca e la formazione come pilastri fondanti della sua attività. Il Centro studi della Federazione è deputato, fra le altre cose, alla formazione dei quadri tecnici della FCI. Inutile sottolinearlo, il malcontento sul territorio è palpabile: questa struttura è via via diventata, da organismo di appoggio ai CR e ai CP, un centro di gestione autoreferenziale dai compiti e dalle finalità confuse e, in qualche caso, velleitarie. Se il suo ruolo appare importante nella formazione dei quadri squisitamente tecnici, legati direttamente all'attività tecnico-motoria, la stessa cosa non si può dire di figure inventate di sana pianta (senza che se ne sentisse il bisogno), in altre parole di scelte strategiche che non hanno fatto altro che allargare un'offerta formativa forzata e creare inutili quanto episodici doppioni formativi. Le specificità presenti nell'attività federale, le inevitabili differenze fra le varie specialità ciclistiche, sono state mortificate e appiattite, con il risultato di deprezzare figure professionali già riconosciute (come i Maestri fuoristrada) e favorire un "pensiero unico"



formativo che non trova altri precedenti in federazioni ugualmente complesse. Le potenzialità promozionali del ciclismo si sono di fatto concentrate in nuove figure "amatoriali" dallo scarso impatto professionale, pensate per "fare cassa" e non per consegnare al territorio validi professionisti formati di concerto con le istituzioni competenti. Per questo il ruolo, e la struttura e le finalità stesse del Centro vanno sostanzialmente riformulate. La sua attività non deve essere separata dalle Commissioni e dai Comitati. E questi ultimi devono essi stessi diventare agenti attivi in materia di formazione. Soprattutto valutando ed esaltando le diverse specificità presenti sul territorio. Inoltre, sempre per raggiungere la massima efficienza, è necessario che le eccellenze presenti nei vari CR siano concretamente coinvolte anche in fase ideativa e che vengano promosse necessarie occasioni di scambio con gli organi periferici.

L'attività amatoriale su strada

Non solo Gran fondo: l'attività amatoriale e tutte le sue specificità - I rapporti con gli Enti: il ruolo della Federazione nella sicurezza delle manifestazioni amatoriali. I direttori di corsa - No all'exasperazione agonistica - Un progetto per i percorsi stradali dedicati alla pratica amatoriale nel tempo libero e riconoscimento della sua valenza turistica

Negli ultimi anni anche l'attività amatoriale è radicalmente cambiata. In alcune occasioni le scelte regolamentari operate dalla Federazione si sono rivelate di non facile applicazione pratica e questo non ha certo aiutato l'attività sul territorio. L'attenzione è stata prevalentemente concentrata sulle manifestazioni granfondistiche più importanti, abbandonando a se stesse le altre tipologie di gara. I circuiti, le gran fondo minori, gli appuntamenti cicloturistici non sono stati giustamente considerati. Questa politica federale ha portato, in alcune province, all'inevitabile ascesa degli Enti di Promozione Sportiva. L'attività amatoriale corrente è passata prevalentemente delle mani di questi ultimi. Le convenzioni dirette sottoscritte dalla FCI e dagli EPS hanno avuto un ruolo indubbio ma la loro attuazione ha lasciato a desiderare. È necessario introdurre organi di controllo capaci di vigilare sull'applicazione di tutti gli accordi oggetto di convenzione. Alcune regole, infatti, sono del tutto inapplicate dagli Enti, e ciò a discapito della qualità organizzativa e della sicurezza dei partecipanti. Il regime di concorrenza fra FCI e gli Enti si è molto spesso risolto in uno scontro impari. Gli EPS continuano, infatti, a organizzare gare con costi molto più bassi, riducendo al minimo le spese per la sicurezza (uno dei nodi fondamentali dello sport ciclistico). È ormai indispensabile aprire un tavolo di confronto con le istituzioni preposte affinché tutte le gare, anche organizzate da enti diversi dalla FCI, possano avvalersi della presenza di un Direttore di corsa e sicurezza tesserato e formato dalla Federazione. Ciò rappresenterebbe una svolta nel settore amatoriale, ancora contraddistinto da una pericolosa sovrapposizione di ruoli, e permetterebbe a tutte le manifestazioni di svolgersi con criteri uniformi di sicurezza e professionalità. Le Gran Fondo devono, da parte loro, ritornare a essere appuntamenti poggiati sull'aggregazione e lo sport nel tempo libero. Gli eccessi agonistici, la performance a tutti i costi, dovranno essere limitate con misure regolamentari efficaci. Il ricordo delle gare "ad andatura libera", la prima finalità di una gara amatoriale, è ormai offuscato dal semi-professionismo dei grandi palcoscenici, una distorsione che per fortuna coinvolge solo una parte minima dei partecipanti. Le norme che hanno cercato di porre un freno a questa situazione devono essere incoraggiate e rese ancora più efficaci. È auspicabile, inoltre, una maggiore sinergia fra settore strada e settore fuoristrada, soprattutto in sede di tesseramento.

Un ultimo progetto, non per questo meno importante, dovrebbe coinvolgere i percorsi stradali presenti nelle varie realtà regionali. Come in altri Paesi europei, la Federazione dovrebbe farsi agente attivo e partner delle istituzioni nella creazione di percorsi dedicati alla pratica ciclistica amatoriale in totale sicurezza. Esempi illuminanti come il britannico National Cycle Network devono essere riproposti e affermati anche in una Paese dalla grande vocazione turistica come l'Italia.



Paraciclismo, un settore da valorizzare

L'attività paraciclistica è una piacevole sorpresa. L'attenzione verso questo settore è aumentata anche grazie alla visibilità concessa agli atleti praticanti a livello internazionale. È necessario regolamentare e incentivare le manifestazioni legate a questo nuovo modo di fare ciclismo ed essere di sostegno alle realtà produttive che stanno investendo tecnologicamente in questo settore. Queste ultime devono trovare nella Federazione un partner qualificato capace di contribuire alla crescita dell'intero movimento. Grande attenzione dovrà anche essere riservata ai rapporti con il Comitato Italiano Paralimpico, con l'obiettivo di aumentare la visibilità riservata a queste discipline.

Gli organi di giustizia

In questo settore riteniamo indispensabili l'autonomia, l'indipendenza e l'imparzialità da parte degli Organi di Giustizia e dei loro singoli componenti. Gli ODG federali dovranno sempre specchiare nel loro operato questi requisiti operativi oltre che rappresentare l'eccellenza per competenza giuridica sportiva in ambito FCI. Questa affermazione non vuole essere una critica a chi ha svolto con competenza e passione il proprio compito sino ad oggi, ma deve essere uno standard operativo essenziale per tutti coloro i quali faranno parte degli ODG. È, infatti, indispensabile anche da parte di questi organi un contributo al rinnovamento e alla maggiore efficienza, trasparenza e imparzialità di un settore fondamentale della vita federale. Inutile affermare che tutti i giudizi dovrebbero esclusivamente tenere conto delle regole contenute nei regolamenti sportivi, così come è previsto dai Principi di Giustizia emanati dal CONI. Per questo il ricorso e il riferimento alle leggi ordinarie dovrà avvenire solo per quanto non previsto nei regolamenti sportivi. Allo stesso modo, visto il contesto in cui operano i tesserati e le società sportive, dovrà essere prevista la possibilità che questi ultimi possano essere rappresentati da una persona di fiducia, senza l'obbligo, cioè, di essere affiancati da un legale iscritto all'albo professionale. Quest'ultimo dovrà invece essere obbligatoriamente presente durante i giudizi relativi a fatti di doping o riguardanti l'attività professionistica. In secondo luogo proponiamo una revisione della tasse di accesso alla giustizia, con una più equa distribuzione fra dilettanti e professionisti, e l'abolizione delle sanzioni pecuniarie per chi opera senza remunerazione nelle nostre società (con l'ovvia esclusione delle sanzioni previste dal regolamento tecnico).

Giudici di gara

La categoria è una delle più importanti della Federazione e non è certo stata supportata adeguatamente negli ultimi anni. I regolamenti sono stati spesso oggetto d'interpretazione e il ricorso alla deroga ha indebolito l'attendibilità dell'intera categoria. In alcune situazioni è apparsa chiara la volontà di emarginare chi non era d'accordo con le strategie (che per altro sono apparse episodiche e dettate dalla convenienza del momento) di chi guidava la Commissione. È necessario salvaguardare l'autonomia della categoria e incoraggiarne la preparazione tecnica. Anche il reclutamento di nuovi giudici di gara dovrà essere uno degli obiettivi del prossimo quadriennio. Da valutare, nell'ambito delle riforme statutarie, l'inserimento di un rappresentante nel Consiglio Federale, così come avviene in altre Federazioni. Dovrà essere garantito il rimborso dei servizi gara entro termini consoni, evitando ritardi ingiustificati.

Direttori di Corsa e Sicurezza

Come abbiamo già avuto modo di rilevare, la figura del Direttore di Corsa e Sicurezza è fondamentale nella pratica ciclistica. Lo sarà ancora di più in futuro, in considerazione delle sempre maggiori problematiche relative alla sicurezza che coinvolgono il nostro sport. Il nuovo CF dovrà tenere nella giusta considerazione la formazione e l'aggiornamento di queste insostituibili figure professionali. Dovrà prevedere maggiori occasioni di scambio e coinvolgere



in prima persona la categoria nella discussione, ritenuta indispensabile, del Codice della strada.

Il rapporto con le Istituzioni e con il CONI

Il CF che sarà eletto per il prossimo quadriennio dovrà tenere nella giusta considerazione in ruolo italiano in seno agli organi internazionali. I rappresentanti che saranno proposti per ricoprire incarichi in questi ambiti avranno il pieno appoggio della FCI e saranno diretta espressione del nuovo corso federale. D'altro canto, a livello nazionale, chi si candida riconosce che il nuovo corso del CONI, rappresentato dal suo Presidente, ha costituito un deciso cambio di rotta rispetto alle passate dirigenze. Si è dimostrata efficace la volontà di valorizzare le prerogative della base e instaurare un dialogo costante con i Comitati regionali.

Marketing e comunicazione

Sarà questo uno dei settori di maggiore impegno per la nuova Federazione. Attualmente il bilancio federale, non è difficile comprenderlo, si poggia essenzialmente sul contributo del CONI: nel panorama economico e sociale moderno non è pensabile che la federazione basi la propria capacità economica e finanziaria sul contributo, seppure importante, del CONI. Una Federazione moderna deve impegnarsi a reperire nuove risorse e lo dovrà fare valorizzando il Made in Italy. Una delle prime misure del CF sarà, infatti, un progetto dedicato alla promozione complessiva dell'immagine federale. In un momento successivo la FCI sarà parte attiva e professionale, anche con una nuova struttura, sul mercato delle sponsorizzazioni. Sarà, inoltre, ricercata ed attuata una maggiore sinergia con gli imprenditori del Made in Italy e con gli organizzatori di gare professionistiche e verrà concertato e condiviso un nuovo progetto di visibilità globale. Il sito internet federale sarà ripensato e trasformato in sito di servizio e di marketplace per i tesserati, sul modello già affermatosi di altre federazioni. E sempre la stessa piattaforma internet sarà potenziata per valorizzare la produzione di contenuti (anche video) dedicati al ciclismo minore. Sarà poi creata una web tv, da affiancare al sito, per testare anche la produzione live di eventi federali e gare ciclistiche di ogni specialità. A ciò si affiancherà, in tempo reale, la comunicazione di tutti i risultati. Per raggiungere questo obiettivo saranno incentivati i live testuali delle corse per offrire agli utenti un nuovo, potenziale bacino pubblicitario online. La struttura federale dovrà affiancare i CR e gli organizzatori, offrendo gratuitamente, là dove richiesta, la propria collaborazione sul territorio nazionale.

La lega e la revisione della L. 91/81 sul professionismo sportivo e professionismo.

Riprendendo il pensiero del Presidente del CONI Malagò (pensiero che condividiamo pienamente) è evidente che chi vive nel mondo sportivo ed in particolare nell'ambito ciclistico conosce la necessità, indifferibile, di dover modificare la legge sul professionismo. L'impianto attuale della legge n. 91 del 1981 è, infatti, desueto e non rispondente alle esigenze attuali: è fondamentale garantire la pratica sportiva, con le maggiori tutele possibili e in ogni contesto, mettendo tutto l'apparato sportivo nelle condizioni di soddisfare queste condizioni, attraverso l'armonizzazione dei regolamenti e tenendo conto anche del contesto internazionale. A distanza di oltre 35 anni dalla sua emanazione, il mondo dello sport, ed in particolare quello ciclistico, avverte in maniera sempre più sentita la necessità di una globale opera di riforma della legge 91 con particolare attenzione al c.d. "*dilettantismo di vertice*" o "*professionismo di fatto*". Il dilettantismo forzato, inoltre, danneggia uomini e donne: negli ultimi anni, poi, le donne dello ciclismo italiano stanno ottenendo dei riconoscimenti impensabili ed è intollerabile che rimangano sportive di serie B. Atleti che non praticano lo sport a livello amatoriale bensì ne fanno un lavoro a tempo pieno, con orari massacranti ricompensati dai risultati eccezionali che sono sotto gli occhi di tutti, non possono non essere qualificati "*professionisti*". La legge n. 91/1981 ha determinato – negli anni – situazioni di profonda criticità perché gli status giuslavoristici si sono profondamente modificati e hanno determinato un disagio che va anche oltre le differenze di genere, anzi riguarda entrambi gli ambiti. La FCI dovrà sostenere con forza e determinazione tutti gli



interventi finalizzati al raggiungimento di questo traguardo affinché venga introdotta una norma quadro che disciplini l'intero settore secondo una prospettiva che contempi le sopravvenute esigenze.

Bergamo, 14 dicembre 2016

Norma Gimondi
