

2024: RILANCIAMO IL CICLISMO PARTENDO DA CIRCUITI SICURI

IL PRESIDENTE SALVATO AVANZA UNA PROPOSTA PER L'IMMEDIATO FUTURO

Il 2023 dell'Associazione Corridori Ciclisti Professionisti Italiani si è chiuso con il corso formativo riservato ai neoprofessionisti che quest'anno realizzano il sogno di entrare a far parte del gruppo della massima categoria.

Il 2024 di ACCPI inizia con la loro energia, tante idee maturate nel confronto con i loro colleghi più esperti e la volontà di fare squadra con le altre componenti del mondo delle due ruote per rilanciare il movimento tricolore. All'alba del suo decimo anno in qualità di presidente del primo sindacato sportivo del nostro Paese, Cristian Salvato fotografa la situazione del ciclismo italiano proponendo un'interessante ricetta che garantirebbe maggiore sicurezza e sostenibilità delle gare e aiuterebbe la crescita del business legato al ciclismo agonistico.

«Per quanto ci riguarda in ambito nazionale e internazionale continuiamo a lavorare per migliorare lo status degli atleti professionisti, che grazie alle conquiste ottenute di anno in anno è a un ottimo livello. In termini di diritti e doveri è tutto chiaro, contratti e assicurazioni sono una garanzia, i

minimi contrattuali e gli stipendi medi di tutto rispetto. Si può migliorare ancora ma rispetto ad altre categorie siamo messi bene, a parte la questione sicurezza sul luogo di lavoro. È quella che mi sta più a cuore, sia in allenamento che in gara le nostre ragazze e i nostri ragazzi rischiano ancora troppo. In questo senso noi diamo il massimo ma non possiamo cambiare la situazione da soli» esordisce il numero uno dell'Assocorridori a metà del suo terzo mandato, che lo vede affiancato dai vicepresidenti Matteo Trentin e Marco Frapporti, con i consiglieri Silvia Parietti, Gabriele Landoni, Ivan Ravaioli, Maria Vittoria Sperotto e Daniele Colli.

«**C**i manca una squadra World Tour, ce la meriteremo, l'Italia ha da sempre fatto scuola nel ciclismo e non solo. A partire da questo sindacato fondato nel 1946, che è stato apripista per l'associazione calciatori e tutte le altre venute dopo. Siamo dei maestri nel costruire le biciclette, nel produrre la componentistica, nello stu-

diare l'abbigliamento, nel perfezionare la preparazione. Abbiamo atleti, personale e dirigenti nelle squadre migliori al mondo, nella speranza che presto agli attuali team Professional se ne unisca uno della massima serie facciamo di necessità virtù. I talenti non ci mancano e non dipendono dal numero di squadre che abbiamo. La Slovenia non ha alcuna formazione né World Tour né Pro ma può contare su campioni come Pogacar, Roglic e Mohoric, discorso analogo si può fare per la Danimarca di Vingegaard e Pedersen. Queste Nazioni oggi sono fra le prime al mondo perché madre natura ha dato un dono infinito a quei ragazzi, come è stato per noi ai tempi di Pantani e Nibali. Con quel talento ci nasci, non puoi inventarlo - continua il tre volte campione del mondo della cronometro a squadre (da juniores e dilettante nel 1989, 1993 e 1994, ndr), professionista dal 1995 al 2001. - Il movimento può fare molto, come un genitore che cresce un figlio, ma certe doti sono innate. Noi dobbiamo goderci Filippo Ganna, un cronometrista come lui non c'è mai stato nella storia. Tra record dell'ora,

quanto ha già dimostrato sia su pista che su strada da lui un fuoriclasse di cui dobbiamo essere fieri. Jonathan Milan, ha tutto per diventare tra i velocisti più forti di sempre e anche lui fa parte del magico quartetto d'oro di Tokyo 2020 che punterà a riconfermarsi ai Giochi Olimpici di Parigi2024. Da

Tiberi a Zana i giovani interessanti non ci mancano e in campo femminile non serve ribadire quanto siamo competitivi. Elisa Longo Borghini, Marta Cavalli, Elisa Balsamo e tutte le azzurre ci hanno ormai abituato ad essere sempre tra le prime al mondo».

Tanto i corridori professionisti quanto i più piccoli che ne seguono le orme meritano strade sicure su cui pedalare. «Continuiamo a sollecitare le istituzioni, che ancora troppo poco fanno per impedire che gli utenti deboli rischino la vita ogni giorno circolando tra mezzi pesanti e inquinanti. Personalmente sono infuriato, quando poco più di un anno fa è stato ucciso Davide Rebellin per l'ennesima volta ho sentito diversi politici lanciarsi in promesse non mantenute.

Sfruttare una disgrazia per propaganda e pubblicità per poi non fare nulla per impedire altre è da delinquenti. Ogni tot ci ritroviamo a piangere un amico, è disarmonante» prosegue Salvato, decisamente più fiducioso per quanto riguarda la sicurezza in corsa.

«In Italia abbiamo organizzatori capaci e attenti, che spero facciano sempre più gruppo tra loro. Già da tempo abbiamo chiesto all'UCI di imporre una uniformità per le barriere e le protezioni. Il nostro sport deve cambiare e crescere. Lo scorso anno abbiamo perso Gino Mäder, un dramma che non vogliamo si ripeta mai più e per cercare di evitarlo dob-

Il presidente di ACCPI Cristian Salvato parla ai neoprofessionisti durante il tradizionale corso che apre loro le porte della categoria.

biamo ripensare il nostro sport. Senza snaturarlo, ritengo si debba puntare sempre più su circuiti chiusi e protetti. Sono il futuro perché garantiscono più sicurezza per gli attori principali dell'evento e per i loro angeli custodi, vale a dire le staffette della scorta tecnica che possono scendere dalle moto e stare fermi in punti strategici, più spettacolo per il pubblico che può vedere più passaggi dei corridori, più business per chi organizza».

Come si può conciliare questa visione con la tradizione del ciclismo e la natura delle corse a tappe?

«Si deve, saremo costretti a farlo, anzi è un processo che inevitabilmente è già iniziato. Se si risvegliassero i pionieri del nostro sport come Binda, Bottecchia e Guerra già non lo riconoscerebbero.

Loro affrontavano tappe da 400 chilometri, partivano alle 4 del mattino, se avevano intoppi meccanici dovevano arrangiarsi da soli... Ora al pronti via il gruppo viaggia a 60 all'ora, le strade hanno sempre più ostacoli e per fermare il traffico serve un numero sempre maggiore di permessi. Va bene mantenere una prima parte in linea per raggiungere da un punto A quello B ma poi la soluzione è il circuito. Dobbiamo rompere gli schemi tradizionali per garantire un futuro al ciclismo come ha fatto a suo tempo il motorsport».

Gli esempi da imitare non mancano. «Corse classiche come il Giro delle Fiandre si sono rinnovate in questo senso. Senza perdere la loro storicità hanno rinnovato il percorso, ideando un circuito finale chiuso al traffico, che consente tagli per le moto e i mezzi al seguito della corsa, e permette la vendita di biglietti per le aree VIP da cui gli spettatori possono godere di un'esperienza unica. RCS Sport potrebbe fare altrettanto per Il Lombardia - insiste Salvato. - Le tappe di Napoli e Torino del Giro d'Italia 2022 hanno regalato uno spettacolo straordinario e lo stesso sono certo accadrà in questa edizione della corsa rosa il giorno della doppia scalata al Monte Grappa. Sarà l'esempio perfetto di una frazione dura e selettiva - sarà la penultima del Giro d'Italia 2024 - estremamente spettacolare e che si può mettere in sicurezza agevolmente. Il ciclismo del futuro deve essere più sostenibile, ecologico e sicuro. Tutti insieme, dimostriamo di avere il coraggio di cambiare».

