

FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA

ASSEMBLEA ELETTIVA ORDINARIA NAZIONALE

ROMA 19 GENNAIO 2025

PROGRAMMA 2025-2028

CANDIDATO ALLA PRESIDENZA FEDERALE

LINO SECCHI

“Non c’è futuro senza passato”

Primo Levi



SINTESI DEGLI ARGOMENTI

1. Chi sono; cosa ho fatto...nello sport e nella vita	3
2. Il mio compagno di viaggio	3
3. Il valore dell'esperienza	3
4. Le motivazioni di una "candidatura istituzionale di servizio alla F.C.I."	4
5. Un settore per la formazione per rispondere alle necessita' dei protagonisti del movimento ciclistico nei divesri settori e livelli	4
6. La Struttura Federale centrale e periferica "Il Cuore Pulsante della F.C.I." - la situazione finanziaria – i contratti passivi ed attivi – i macigni dei contratti pluriennali	5
7. Rappresentanza Federale – Rapporti Istituzionali – maggiore considerazione al ruolo dei Presidenti Regionali e Provinciali	6
8. Nomina dei Responsabili o Presidenti delle diverse commissioni e dei componenti in base alla competenza	7
9. Assemblea Straordinaria per approvazione nuovo statuto F.C.I. entro l'anno 2025	7
10. Stati generali della F.C.I. per affrontare il problema della crisi del ciclismo giovanile	8
11. Gli impianti sia per il reclutamento e la formazione che per l'attività di alto livello	9
12. La carente sicurezza stradale – Lavorare per una maggiore cultura dell'automobilista nei confronti del ciclista	10
13. Attività Paralimpica sempre più professionale ed importante per l'UCI	11
14. Attività Amatoriale e Cicloturistica	11
15. Giudici Di Gara – Direttori Di Corsa e Sicurezza – Comparto Sicurezza delle gare – Il briefing pre gara	12
16. Attività Giovanile strada fuoristrada	13
17. Attività Juniores – Sì per un adeguato livello – No come soglia del professionismo	14
18. Attività Under 23 ed Elite necessario un confronto – La Lega Ciclismo Professionistico controllo e collaborazione	15
19. Ciclismo Femminile con progetti per garantire la continuità	16
20. Le variegata e brillanti attività del fuoristrada	16
21. Le attività non agonistiche – Il tesseramento individuale – una F.C.I. al passo con i cambiamenti della società	17
22. Una diversa organizzazione dello staff tecnico per le attività delle nazionali	18
23. CONI - SPORT E SALUTE – UEC – UCI	18
24. Conclusioni	19

1. CHI SONO - COSA HO FATTO NELLO SPORT E NELLA VITA

Mi chiamo Lino Secchi, sono nato a Monte San Vito in provincia di Ancona dove risiedo. Ho settantatré anni, sono sposato con Loretta, ho una figlia e un figlio ex ciclista. Da sempre faccio parte della famiglia del ciclismo, da ragazzino ero ad Imola a tifare Adorni che vinceva il Mondiale strada. A 18 anni mi sono diplomato Perito Industriale ed ero già socio della Società Ciclistica Pedale Chiaravallese, dove ho avuto il ruolo di genitore, poi di Presidente di società. Ho rivestito il ruolo di Consigliere del Comitato Provinciale F.C.I. di Ancona, poi di Presidente dello stesso organismo. Nel 1993 sono stato eletto Presidente del Comitato Regionale Marche, carica che ho ricoperto per tre quadrienni, poi un quadriennio di Vice Presidenza Nazionale. Nel quadriennio successivo ho fatto parte di commissioni regionali e nel 2013 rieletto Presidente Regionale, incarico che terminerò il 14 dicembre prossimo.

Al di fuori del ciclismo ho svolto la mansione di insegnante di scuola guida per ogni tipo di patente e per trent'anni ho lavorato come dipendente dei Monopoli di Stato. Ho ricoperto, nel paese dove vivo, l'incarico di Consigliere Comunale, poi di Assessore e per undici anni di Sindaco, fino al 2004. Nello stesso anno sono stato nominato componente del CDA di una Società per Azioni, con un volume d'affari di trenta milioni di euro. Dopo qualche mese, ne sono diventato il Vicepresidente e poi, nel 2007, Presidente. Sono anche stato consigliere in altro CDA, sempre del settore servizi pubblici locali, e per nove anni Presidente dell'Associazione regionale delle aziende pubbliche.

2. IL MIO COMPAGNO DI VIAGGIO

Ho da diversi anni un "compagno di viaggio". Il suo nome è Morbo di Parkinson; molte sono le voci intorno a questo argomento e diversi i pareri in proposito. A coloro che dicono "Secchi si è candidato, ma ha il Parkinson", rispondo: SI mi sono candidato anche se ho il Parkinson. Voglio, infatti dimostrare che con questa patologia, che è meno invalidante di altre malattie meno visibili, non solo si può fare una vita normale, ma anche il Presidente di una Federazione! Se avrò la vostra fiducia e mi eleggerete, dimostrerò che le mie condizioni fisiche mi permettono di affrontare questo importante impegno per il quale vorrei essere ***misurato e non commiserato***, partendo da un dato di fatto: **non devo fare il corridore**. Inoltre, non dovrò neanche essere un Superman, perché al centro ci sarà **il Gruppo Federazione e non un Presidente solo** al comando. Per chi valuta poi solo la carta d'identità ricordo due frasi fatte: ***"si può essere vecchi da giovani, come giovani da vecchi"***

3. IL VALORE DELL'ESPERIENZA

A tal proposito aggiungo: proprio grazie alla mia lunga esperienza di dirigente sportivo e di incarichi in consigli d'amministrazione, oggi detta know-how, so come modernizzare la Federazione. Sono abituato a valutare i bilanci per capire dove recuperare risorse economiche, l'ho fatto in società pubbliche con volumi d'affari superiori a quelli della F.C.I.. So come avvicinare la classe politica – e intendo Ministeri e Giunte Regionali – per renderla recettiva ai bisogni della Federazione. So come orientare una istituzione per avvicinarla ai suoi cittadini, che in F.C.I. sono i tesserati. Conosco quasi tutti i dipendenti federali, so come farli crescere ed appassionarli nelle competenze proprie per dar loro modo di avere la soddisfazione di sentirsi apprezzati ed utili. Conosco ogni Settore, so che alcuni funzionano bene, altri meno divenendo solo un costo. Altro aspetto che va riordinato è quello del personale non dipendente, le oltre cinquanta risorse a libro paga (Tecnici, Collaboratori e consulenti vari). Ho la consapevolezza

che c'è chi ha portato effettivo valore aggiunto alla F.C.I. e chi ha comportato solo una perdita per le casse federali.

4. LE MOTIVAZIONI DI UNA “CANDIDATURA ISTITUZIONALE DI SERVIZIO ALLA F.C.I.”

Dopo sei quadrienni da Presidente Regionale e uno da Vicepresidente Nazionale, pensavo che il mio impegno nel ciclismo fosse giunto al termine. Poi le cose sono andate in modo diverso. Sono emersi molti giudizi negativi sulla gestione dell'attuale Consiglio Federale e del suo Presidente e per tale motivo molti dirigenti di società non concordano, come me, sulla continuità. Da questa constatazione è scaturita la decisione di dedicarmi ancora per un ultimo quadriennio alla F.C.I., presentando la candidatura a Presidente per mettere a disposizione di tutti la mia esperienza e conoscenza delle problematiche della F.C.I..

In nome di quella lealtà che è sempre stata e sempre sarà un mio principio di vita, dico che se avrò la fiducia dei delegati sarà per me un grande onore rappresentare la Federazione Ciclistica Italiana. In questo particolare periodo della vita federale, il mio impegno sarà quello **di unire e coinvolgere, in modo concreto, il territorio, rimodulando l'utilizzo delle risorse economiche, ora rivolte eccessivamente verso l'alto, destinandole invece più verso la base del movimento**. Non può considerarsi attenzione verso i CC.RR. l'aver restituito ciò che era stato tolto prima della pandemia con una limitata aggiunta di risorse economiche su progetti, c'è bisogno di ben altro per i Comitati e le loro società. Considero la mia: ***“una candidatura istituzionale, di servizio alla F.C.I.” per un solo quadriennio***, cioè il tempo necessario per adeguare la Federazione al periodo che stiamo vivendo nella massima trasparenza, **lealtà, correttezza**. Un servizio finalizzato ad una politica sportiva **di inclusione, di collaborazione con le Istituzioni, di grandi rapporti politici ed industriali, per riportare al centro dell'attenzione il ciclismo ed affrontare i problemi** le difficoltà della base ciclistica quali la crisi del reclutamento, la diminuzione delle gare organizzate, la sicurezza delle nostre atlete ed atleti. Questo per affrontare, insieme al Consiglio Federale, quei cambiamenti auspicati ma irrealizzati nel quadriennio che volge al termine. **A partire da una maggiore informazione dei lavori del CF** per cui, qualora non fosse possibile per Legge la diretta streaming, dovrà quantomeno essere emanato al termine di ogni CF un **videomessaggio illustrativo** delle decisioni deliberate, da inviare, oltre che alla Stampa di settore, ai Presidenti Regionali che, a loro volta, lo condivideranno con i Presidenti Provinciali.

5. UN SETTORE PER LA FORMAZIONE PER RISPONDERE ALLE NECESSITÀ DEI PROTAGONISTI DEL MOVIMENTO CICLISTICO NEI DIVERSI SETTORI E LIVELLI

La formazione è una delle leve principali per lo sviluppo di una Federazione più preparata, moderna e vicina alle Società. Una istituzione non può crescere se non investe adeguatamente sulla formazione delle sue risorse umane. Nell'ultimo quadriennio abbiamo assistito ad un aumento esponenziale delle novità che impattano sul mondo del ciclismo (a titolo di esempio e non esaustivo: Riforma dello sport, Safeguarding, Svincolo atleti, Certificato agonistico giovanissimi, Liberalizzazione rapporti Juniores, Disciplinare gare strada, oltre all'istituzione di nuove figure quali ad esempio il Responsabile tutela dei minori, l'Assistente tecnico, il Regolatore). Questo trend è destinato ad aumentare in futuro, già si inizia

a parlare di “riforma della categoria Juniores”. Con uno scenario di questo tipo è necessario che la Federazione si doti di un apposito settore dedicato alla Formazione, che avrà la responsabilità di garantire la formazione e l’aggiornamento di tutte le figure federali, superando la consuetudine di formare soltanto figure tecniche (Tecnici Allenatori, Giudici di gara, Direttori di corsa, DOF, etc.). Come avviene in tutte le istituzioni, il Settore Formazione redigerà ogni anno un Piano della Formazione, che prevedrà corsi mirati al potenziamento di tutti i ruoli federali, a partire dai dipendenti e dai dirigenti. Sarà posta particolare attenzione allo sviluppo delle competenze del personale, soprattutto quelle informatiche, digitali e attitudinali. Il Piano prevedrà anche percorsi formativi per le figure dirigenziali (Consiglio Federale, Presidenti Regionali, Provinciali e loro Consigli, Presidenti e Componenti di Commissioni). Vi sono infatti conoscenze fondamentali sulle quali i dirigenti – ancorché volontari – non possono essere lasciati alla loro buona volontà ma dovranno ~~non~~ essere formati: Statuto e Regolamento organico, Organizzazione interna della F.C.I., Riforma del lavoro sportivo, Responsabilità amministrative, contabili e gestionali, inclusa la capacità di leggere un bilancio). Per quanto riguarda le figure tecniche, andranno innanzitutto inquadrati meglio alcuni ruoli, evitando talune ambiguità: una su tutte quella ormai cronica che riguarda le figure di Tecnico-Allenatore e Direttore Sportivo (figura quest’ultima prevista sia dall’UCI, sia in Italia dalla Riforma del lavoro sportivo prevista dai Ministeri dello Sport, del Lavoro e delle Politiche sociali, ma con competenze e responsabilità sostanzialmente diverse secondo i due organismi). Altra figura sulla quale andrà prevista un’apposita formazione è quella del Classificatore per le categorie paralimpiche, figura determinante per un corretto inquadramento dei nostri atleti nelle rispettive categorie. Infine, non dobbiamo dimenticare le nostre principali risorse: le cicliste e i ciclisti. Per loro andranno previste delle modalità formative friendly, accattivanti, divertenti, che li aiutino a conoscere meglio il potenziale del nostro sport e gli diano gli elementi concettuali per praticarlo in sicurezza.

6. LA STRUTTURA FEDERALE CENTRALE E PERIFERICA “IL CUORE PULSANTE DELLA F.C.I.” - LA SITUAZIONE FINANZIARIA – I CONTRATTI PASSIVI ED ATTIVI – I MACIGNI DEI CONTRATTI PLURIENNALI

Il codice etico della F.C.I. contiene una serie di norme sostanziali e comportamentali che devono essere rispettate da tutti coloro che operano per o nella F.C.I. All’art. 17 recita: **“Il personale è un fattore indispensabile per salvaguardare ed accrescere il valore della Federazione”** Il primo impegno sarà, pertanto quello di confrontarsi, insieme al Segretario Generale, con i dipendenti, delle due sedi di Roma e Milano e dei Comitati Regionali. Tutte queste persone, che conosco in gran parte, costituiscono un rilevante **“capitale umano”** che dobbiamo utilizzare al meglio, sulla base delle singole competenze e professionalità. L’obiettivo è quello di facilitare anche l’attività della base per mezzo di un’adeguata interazione tra i diversi settori amministrativi o di servizi centrali, verso quelli periferici e viceversa. Dobbiamo incentivarli, motivarli, prevedere **programmi di aggiornamento e formazione professionale** per migliorare le competenze. Istituire conferenze di servizio tra i vari responsabili dei settori ed uffici. Le sedi di Roma e Milano devono essere **“il cuore pulsante della F.C.I.”** nell’organizzazione federale, con la costante presenza e guida del Segretario Generale, che a questo deve essere dedicato. **Il principio da applicare sarà quello di “internalizzare” il più possibile i servizi formando adeguatamente il personale per contenere le spese, riducendo sensibilmente le consulenze esterne.** Faranno seguito incontri con tutti i Comitati Regionali e Provinciali oltre Trento e Bolzano. Subito si dovrà affrontare anche una puntuale **disanima della situazione finanziaria della Federazione con una particolare attenzione alle spese che, sono state a volte eccessive, forse**

anche inutili o che di fatto non hanno portato nessun beneficio alla causa del nostro movimento. Alla data odierna di presentazione di questo programma sappiamo che **il bilancio consuntivo 2023 è stato chiuso con una perdita di circa 3.103.000,00 euro**. Non è dato a sapere la situazione del bilancio anche semestrale del 2024, nonostante l'incarico, molto discutibile, per una consulenza aggiuntiva. Si ritiene pertanto che, sarà quasi impossibile rispettare il pareggio di bilancio previsto dal preventivo. Saranno verificati i contratti passivi, quelli delle collaborazioni tecniche. Sicuramente in diversi casi si dovranno proporre dei ridimensionamenti degli importi perché non si è tenuto conto, in certi casi, a mio avviso, della congruità degli stessi rispetto all'effettivo servizio svolto. **Da questa verifica, spero di trovare risparmi significativi soprattutto in settori sopravvalutati come, per esempio, quello della comunicazione, dimostratasi in realtà assai carente finanche inadeguata.** Questa spesa va ridimensionata formando eventualmente per questo servizio personale dipendente. **Certo il primo anno saremo condizionati da deliberazioni del C.F. inopportune che hanno comportato** ingiustificati prolungamenti di contratti rispetto alla scadenza temporale del mandato del C.F. **Contratti che non potranno più essere sottratti alla conoscenza del Consiglio Federale o dei Presidenti Regionali.** Anzi in nome di quella trasparenza che deve essere reale non fittizia chi collaborerà con la F.C.I. dovrà sottoscrivere l'accettazione della pubblicazione sul sito federale dei compensi ricevuti. Una cosa certa è che si troverà una situazione finanziaria veramente problematica, con **una struttura del bilancio, tra l'altro impegnato per circa il 65/70% da spese fisse**, che lascerà pertanto poca scelta per modulare le spese per l'attività sportiva cioè per "il core business" proprio della F.C.I.. **Un pesante macigno, per il miglioramento delle risorse proprie e possibili nuove sponsorizzazioni, è rappresentato da contratti prolungati oltre la scadenza del mandato del Consiglio Federale uscente, addirittura uno con scadenza 31 dicembre 2030.** Sciagurata decisione quest'ultima, che causerà inevitabili contrapposizioni nell'applicazione pratica, per cui si valuterà, attentamente, se ci saranno motivazioni valide per ricorrere alla possibile interruzione.

7. RAPPRESENTANZA FEDERALE – RAPPORTI ISTITUZIONALI – MAGGIORE CONSIDERAZIONE AL RUOLO DEI PRESIDENTI REGIONALI E PROVINCIALI

Mettersi al servizio della Federazione, per quanto sopra riportato, significa impegnarmi ad **essere molto presente nelle stanze Federali Romane e Milanesi che in quelle Ministeriali ed Istituzionali**, per maggior interazione con la Politica. Definire rapporti istituzionali F.C.I.-Ministeri o con la "Politica" è indispensabile e deve esserci, non per le eventuali amicizie, ma per il riconoscimento del valore proprio riconosciuto alla Federazione Ciclistica Italiana. Questo non significa che tralascerò la presenza nel territorio per continuare ad avere contatti con la base. Per questo fine sottolineo che **ciascun componente del Consiglio Federale, quando presente nel territorio, rappresenterà in pieno la Federazione Ciclistica Italiana**, in particolare quando sostituirà il Presidente Federale che, se impossibilitato, deve **delegare un altro Componente del C.F., senza sé, senza ma, in base a quel principio già ricordato di mettere al centro la Federazione non la persona.** Altro dovere di tutto il C.F. sarà quello del **rispetto dei ruoli istituzionali federali tra eletti o nominati nazionali ed i corrispondenti regionali e provinciali.** Oltre ai tre Presidenti Regionali che partecipano ai lavori del C.F. si cercherà di trovare il modo, per gli altri di **inviare un messaggio vocale che riporti le decisioni prese dal Consiglio in nome di quella trasparenza** che non può essere aggirata con la motivazione della violazione della privacy. Una delle finalità sarà anche quella di aumentare il ruolo dei Comitati Regionali che potrebbero ad esempio seguire dei "talenti emergenti" per aiutare le società a

tenerli in loco anche per non creare problemi con la frequenza scolastica. Il CR potrebbe affiancare anche con supporti tecnici e se possibile economici le società e queste mantenere nelle proprie fila tesserati che diversamente perderebbero. Un altro impegno sarà quello di **un incontro, mensile, di due ore circa, a tema libero, online tra il C.F. ed i Presidenti Regionali e due o tre all'anno con i Provinciali, motivo..... ascoltare, verificare per sbagliare il meno possibile quando come CF si prendono decisioni che incidono sulla base ciclistica.** Sono poi necessari incontri con i dipendenti territoriali me tutti i dirigenti locali e societari per evitare di indurli in irregolarità procedurali ed anzi supportarli nei diversi adempimenti di cui sono responsabili. Per questo fine, **formare ed informare, con incontri anche online, i Dipendenti, dovrà essere un costante** impegno per tenere aggiornato il personale Dipendente. I Consiglieri Federali saranno delegati a seguire settori o tematiche diverse. Stessa cosa per i Vicepresidenti, oltre ad avere questi ultimi, per primi, il ruolo di rappresentare il Presidente, in sua assenza. Altro obbiettivo per il 2026 è quello di valutare e verificare la possibilità, previo assenso del CONI, di **riconoscere ai Presidenti Regionali una minima indennità mensile, in proporzione all'attività della regione e la disponibilità in comodato d'uso gratuito di un'auto,** proprio per quel principio di dignità del ruolo e di immagine della F.C.I.. Ritengo doveroso per giunta verificare la possibilità di corrispondere **un gettone di presenza ai componenti del Consiglio Federale per la partecipazione alle riunioni in presenza del Consiglio Federale.**

8. NOMINA DEI RESPONSABILI O PRESIDENTI DELLE DIVERSE COMMISSIONI E DEI COMPONENTI IN BASE ALLA COMPETENZA

Per questo adempimento credo sia più trasparente, procedere in modo diverso rispetto al passato, cioè non promettere ora un “posto” in una Commissione, già prima dell'assemblea elettiva magari per avere il voto, con il risultato di avere Commissioni più numerose dell'intero Consiglio Federale. Se eletto una volta definite in Consiglio Federale insieme ai Presidenti Regionali, le Commissioni da istituire, in osservanza anche dello statuto, verrà pubblicato un avviso per consentire a chi è interessato, di comunicare la propria disponibilità. Si dovrà specificare a quali commissione si è interessati, allegando un curriculum soprattutto sportivo. Tramite il Comitato Regionale di appartenenza, che apporrà il proprio parere, sarà trasmesso al competente ufficio federale. A seguire poi la nomina da parte del Consiglio Federale, previo, colloquio in presenza per valutare la competenza e l'effettivo desiderio di appartenere alla F.C.I..

9. ASSEMBLEA STRAORDINARIA PER APPROVAZIONE NUOVO STATUTO F.C.I. ENTRO L'ANNO 2025

Tutti i candidati dello scorso quadriennio avevano inserito nel programma l'impegno per modificare lo statuto F.C.I., il Consiglio Federale eletto ha nominato un “gruppo di lavoro” di quattro persone, di cui facevo parte, come componente. In circa un anno e mezzo di lavoro sono state elaborate due proposte recependo anche alcune indicazioni dei Settori Tecnici della F.C.I. e di alcuni Presidenti Regionali. Una prevede l'assemblea di secondo livello come l'attuale ma, con un aumento dei voti alle società, che comporterebbe un maggior numero di delegati allargando così la base assembleare. La seconda prevede l'assemblea con la partecipazione diretta delle società aventi diritto al voto, dei rappresentanti societari degli atleti e dei tecnici. Il tutto è stato verificato, sia con il Segretario Generale F.C.I., sia con il Funzionario CONI che controlla gli statuti delle Federazioni. **Se eletto, mi impegno a convocare**

l'assemblea straordinaria per l'approvazione del nuovo statuto entro l'anno 2025. Questo per due motivi principali, il primo è il lavoro pronto, forse, solo, con la necessità di qualche piccola aggiornamento, alla luce dell'entrata in vigore della nuova legge sullo sport. Il secondo è quello che facendo l'assemblea entro l'anno 2025 avremo già eletti i delegati che saranno quelli dell'assemblea Elettiva Nazionale del 19 gennaio 2025. A titolo personale dico, in modo convinto, che sono per la partecipazione diretta delle società, oltre ad un rappresentante per società degli atleti maggiorenni e dei Tecnici. Questo per un rispetto di quella democrazia partecipativa che ora con l'assemblea nazionale di secondo livello è comunque limitata.

10. STATI GENERALI DELLA F.C.I. PER AFFRONTARE IL PROBLEMA DELLA CRISI DEL CICLISMO GIOVANILE

Le difficoltà che si incontrano nel reclutamento di tesserati sono principalmente la **denatalità** unita ad un **aumento delle discipline** sportive per i giovani, queste ultime più comode per le famiglie rispetto al ciclismo. Se aggiungiamo, poi, la **pericolosità** dell'allenarsi **sulle nostre strade** si spiegano le **ragioni delle difficoltà di avvicinare ragazzi e ragazze specie** per la disciplina strada. Evidenziate le principali cause **occorre provare però ad affrontare il problema.** Sono ancora **utili i progetti, in collaborazione con le scuole "sicuri in bicicletta" o il vecchio "Pinocchio in bicicletta", ora "Scuola Attiva Junior", o della Polizia Locale** come esempio pratico di rispetto del codice della strada. Per non esaurirsi è **necessario che ci sia un seguito con incontri dei ragazzi e ragazze in spazi sicuri, come una piazza, un parco, uno spazio verde o quattro tratti stradali chiusi al traffico e naturalmente avere i tecnici disponibili e società del luogo.** Serve una **serie di conferenze nelle scuole di tutta Italia** dove si dovrebbe parlare del tema della salute facendo attività in bicicletta, e delle altre attività collaterali. Necessario **prendere contatti con il Ministero dell'Istruzione e con il Ministero delle Infrastrutture, con i Sindaci** per l'avvio di Scuole di Ciclismo. **Avere quindi l'Ente Comune ben predisposto è una condizione essenziale.** Per questo fine è **utile anche il progetto Bike Hospitality** che più avanti sarà trattato. Tutto questo però non basta, dobbiamo **intervenire come F.C.I. in modo innovativo per dare slancio, motivare le società o chi si interessa in questi progetti di reclutamento.**

L'idea è quella di istituire, da subito, con il coinvolgimento dei Comitati Provinciali ristretti "Gruppi di Lavoro" in tre o quattro regioni pilota. Figure laureate in scienze motorie, docenti, motivatori, "mental coach" valutando anche la collaborazione con docenti di altre discipline come l'atletica per analizzare le situazioni del territorio, per arrivare a proporre dei possibili percorsi o modalità per attirare l'attenzione delle famiglie per il nostro sport. **Servirà**, pertanto, dedicarci anche delle risorse economiche. Definire qualche accordo con dei costruttori di bici per giovanissimi per un prezzo realmente agevolato o con la compartecipazione della F.C.I.. Sarà inoltre utile provare, come Federazione, a coinvolgere in questo progetto per il reclutamento giovani, dei nostri atleti ex professionisti o comunque ex corridori facendone dei "Testimonial per i Giovani tesserati" o con un termine più moderno ed attuale "Influencer del Ciclismo Giovanile". **A tal proposito confermo di aver avuto già la disponibilità, se eletto, di figure di grande rilievo per questo fine.** Questo rientra anche in una forma di gestione più attenta dell'immagine degli atleti tesserati in particolar modo, per quanto possibile, anche dei professionisti che sono veicolo importante di promozione del ciclismo in Italia e nel mondo. Necessario inoltre coinvolgere maggiormente i Presidenti dei Comitati Provinciali nei progetti di avvicinamento al ciclismo con appuntamenti formativi da parte della scuola tecnici mirati anche alla

nascita e sviluppo delle scuole di ciclismo. Naturalmente il tutto sarà definito con un accordo di collaborazione ed un minimo di risorse da corrispondere per chi aderirà a questo progetto.

Il secondo anno sarà quello della convocazione degli “Stati Generali della Federazione Ciclistica Italiana” in una “due giorni monasteriale” dove esaminare, confrontarsi, in un contesto unico nazionale, i risultati, dei lavori fatti dagli esperti nei territori pilota, per sintetizzarlo magari in un programma da mettere in atto da parte della Scuola Tecnici Centrale, con la collaborazione delle società, in accordo con i CC.RR. i CC.PP e le Scuole Tecniche Regionali nei territori. Il risultato non è certo ma si deve provare e non continuare ad essere statici, lasciando il territorio ciclistico **da** solo e a continuare magari a piangersi addosso.

11. GLI IMPIANTI SIA PER IL RECLUTAMENTO E LA FORMAZIONE CHE PER L'ATTIVITÀ DI ALTO LIVELLO

Il problema dei velodromi parte dal cercare di averne, magari scoperti, almeno uno in tutte le regioni più piccole. Laddove ci sono renderli agibili e verificare che ci sia un Consorzio di Società o una Società con una regolare convenzione con il proprietario dell'impianto, cioè il Comune, per la gestione valutando i relativi oneri. Al di là della situazione di Montichiari e sperando di vedere la luce su Spresiano, che saranno toccati più avanti in questo paragrafo, gli altri dobbiamo farli diventare luoghi di avvicinamento al ciclismo come fossero le nostre palestre di allenamento e di gara, fondamentali per il reclutamento giovanile. I velodromi, ma in un certo senso anche i ciclodromi, devono diventare impianti dove il ciclismo vive tutto l'anno, condizioni meteorologiche permettendo. Organizzare **“Giornate di prova gratuite”** dove si organizzano eventi aperti ai giovani per provare la bici da pista sotto la guida di tecnici qualificati. Provare ad inserirli nei programmi di attività scolastica con sessioni introduttive nei velodromi locali, dove ci sono. Aprire **“scuole di ciclismo su pista”** organizzando corsi strutturati per fasce di età e livello di abilità, per arrivare al perfezionamento tecnico ed anche alla tattica di gara. In parallelo prevedere eventi regionali o **circuiti interregionali di competizione su pista per le categorie giovanili**. Utilizzare social media e campagne di marketing per promuovere l'attività nei velodromi. Se riusciamo a farli vivere con attività promozionale, sino ad attività di allenamento della distanza per le diverse categorie, compresi gli allievi in certi periodi, potremo avere più forza per chiedere ai Comuni una adeguata manutenzione ed in alcuni casi una qualche forma di copertura magari del solo nastro pista. Creare percorsi ben definiti per eventuali talenti che passino poi dalla pista alla strada o fuoristrada. Come F.C.I. si potrebbe mettere a disposizione supporto tecnico e borse di studio per i giovani più promettenti. **Non tralasciare la partecipazione delle ragazzine** organizzando iniziative specifiche per incentivare la presenza femminile. Aggiungo che **non dobbiamo dimenticare anche la parte sociale con progetti per ragazzi provenienti da contesti svantaggiati**. Studiare progetti con altre federazioni sportive per scambi di esperienze e strategie, penso all'atletica, al pattinaggio su strada. Coinvolgere sponsor per finanziare le attività giovanili. Nel periodo estivo si potrebbero organizzare dei campi estivi dedicati al ciclismo su pista alternando allenamenti con momenti di socializzazione e formazione insegnando ai giovani i valori dello sport, come la disciplina, il lavoro di squadra, il rispetto delle regole.

Velodromo di Montichiari. Le informazioni avute rassicurano che ad inizio 2025 si riaprirà l'impianto, questo è al momento l'unico impianto coperto in Italia per cui si comprende l'urgenza di averlo in piena disponibilità. Una possibile convenzione tra il Comune, proprietario del bene, e la F.C.I., sicuramente porterebbe dei buoni vantaggi, quali l'utilizzo in esclusiva per l'attività ciclistica, orari di utilizzo che non devono essere concordati, ed altri ancora. Servirà, in questo caso, creare un gruppo di lavoro sul

territorio per la gestione, evitando personale che debba fare lunghi spostamenti per recarsi al velodromo. Questo percorso dovrà coinvolgere, per la ricerca, il Comitato Regionale e quello Provinciale. È evidente che, la costruzione della foresteria, progetto finanziato dal P.N.R.R. sia fondamentale, per avere la possibilità di far soggiornare i ragazzi permetterebbe il pieno utilizzo della pista e ridurrebbe i costi per la federazione.

Lavori Velodromo di Spresiano. Penso sia utile, in questo caso, non analizzare il passato, ma guardare in avanti e le notizie, seppure desunte dalla stampa ipotizzano la ripresa dei lavori durante la prossima estate, decisivo è stato il passaggio della nuda proprietà dei terreni dai proprietari Sigg. Mosole al Comune. Importante anche in questo caso, sarà al momento opportuno, mettere in atto un percorso di gestione, che sarà assai impegnativa, più vicina possibile al territorio dove, tra l'altro, la cultura del ciclismo regna sovrana con il coinvolgimento sia del Comitato Provinciale che di quello Regionale.

12. LA CARENTE SICUREZZA STRADALE – LAVORARE PER UNA MAGGIORE CULTURA DELL'AUTOMOBILISTA NEI CONFRONTI DEL CICLISTA

In Italia **manca purtroppo la sicurezza stradale per gli utenti più deboli soprattutto pedoni, ciclisti**, perché le strade da loro percorse sono rimaste quelle di 40 o 50 anni fa. **Per contro il traffico su queste strade è aumentato a dismisura così come le occasioni di distrazioni di chi guida.** Interventi migliorativi sono stati fatti soprattutto per la viabilità riservata all'alta velocità. Consideriamo comunque **utili i dispositivi di difesa passiva da utilizzare**, come le luci a led bianche anteriori e rosse posteriori di buona qualità e di sufficiente autonomia, con una alta visibilità, Il campanello, i catadiottri sulle ruote, il casco. Tutto questo da solo non basta, ~~no~~, **però, servono banchine laterali, delimitate da una striscia continua, di idonea dimensione per il transito delle bici.** Occorrono maggior manutenzioni alle strade che generalmente hanno, nella parte laterale dove circolano le bici, quella con il fondo stradale più mal messo i nostri “impianti” di allenamento per chi fa ciclismo su strada sono le strade. **Analizzare se fosse utile una legge per riconoscere e regolamentare il servizio delle ammiraglie al seguito dei ciclisti in allenamento per almeno i minorenni con il cartello “ciclisti in allenamento” come quelli con la scritta “scuola guida”.** Le piste ciclabili sono certamente utili per l'uso della bicicletta come mezzo di mobilità sostenibile o di percorsi dedicati per raggiungere luoghi di lavoro, scuole e panorami paesaggistici. Lo sono di meno per l'attività agonistica. **Necessaria, pertanto, da parte della F.C.I. un'azione dedicata tramite uno specifico tavolo di lavoro.** Non si può sottacere che comunque, chi fa attività strada va incontro a più rischi rispetto al fuoristrada. Se per contro restringiamo il livello delle coperture assicurative allora ritengo che ci sia veramente scarsa attenzione se non addirittura incoscienza in certe scelte fatte tra l'altro senza la doverosa informazione. **Mi riferisco al fatto che non è più compresa tra le coperture assicurative la responsabilità civile terzi tra tesserati federazione neanche in gara, condizione questa che quasi nessuno conosce.**

L'impegno è quello di arrivare a proporre, nei competenti Ministeri e ai, Parlamentari a questi collegati, un “tavolo di lavoro permanente” per arrivare a proporre, disposizioni o disegni di legge che, seppur, realizzabili solo nel medio, lungo tempo, incida positivamente, porti ad un miglioramento della cultura del rispetto del ciclista. Si deve partire dalla valutazione che l'ambiente in cui vivono e crescono i nostri bambini è cambiato radicalmente; oggi ci sono rischi e pericoli quasi inesistenti 30/40 anni fa. Tutti noi sappiamo che gli alunni che ora frequentano le elementari, prima diventeranno ciclisti, poi a diciotto anni automobilisti. È perciò necessario aggiornare i programmi scolastici e rendere obbligatorie “nuove materie” “nell'educazione civica” che devono essere conosciute, per i tempi in cui viviamo, sin dalle

scuole elementari. Una di queste è l'insegnamento, della teoria e pratica del codice della strada, a partire dal secondo ciclo delle scuole elementari o nelle scuole medie. In questi programmi dovrebbero essere comprese anche le buone pratiche da osservare alla guida di veicoli a motore, il che significa anche attenzione e rispetto per i ciclisti. Per queste problematiche dovremo riuscire ad istituire anche per questo settore della sicurezza un altro "tavolo permanente" con il Ministero dei Trasporti ed Infrastrutture con la partecipazione per la F.C.I. di un componente del CF e del Presidente della Commissione Direttori di Corsa e Sicurezza. Un altro aspetto della sicurezza che dobbiamo esaminare è quello nelle gare. Velocità aumentate, ricerca di percorsi sempre più impegnativi dal punto di vista tecnico con salite e seguenti discese tecniche ed anche pericolose causano a volte rovinose cadute dei corridori. Da valutare la previsione della verifica del percorso nei giorni precedenti la gara, da parte di un corridore iscritto, di un tecnico e del Direttore di Corsa e Sicurezza, porterebbe ad una più attenta verifica dei punti o tratti di criticità comunicando per iscritto le situazioni critiche da rimuovere o evitare.

13. ATTIVITÀ PARALIMPICA SEMPRE PIÙ PROFESSIONALE ED IMPORTANTE PER L'UCI

Quello a cui abbiamo assistito in questi ultimi anni è stato un'evoluzione di questa specialità. Una crescita sicura ma anche tante difficoltà in un settore che per troppo tempo forse non è stato così forte nel panorama anche estero. L'accrescimento e la diversificazione dei vari settori del paraciclismo ha dato un'ulteriore svolta, svolta che dovrà continuare a perseguire quello che si è iniziato da lontano e che nel segno di un'attività che ha portato tante medaglie, tanti titoli e tante soddisfazioni, potrà protrarsi con un ancor maggior lavoro. Il ciclismo paralimpico, pertanto, per quanto riguarda l'alto livello è un settore che è diventato sempre più professionale e nel campo internazionale per l'UCI sempre più importante. Di conseguenza la professionalità dei tecnici nazionali di settore deve essere selezionata, legata ad una programmazione sicuramente mirata durante tutto il quadriennio paralimpico. Più raduni collegiali con atleti ben selezionati soprattutto nell'anno paralimpico, ricerca di nuovi metodi specifici di allenamento, ricerche scientifiche di nuove tecnologie con uno studio approfondito dei regolamenti e soprattutto delle classificazioni funzionali in continua evoluzione per ciascuna categoria fondamentali per essere allineati con le altre nazionali che primeggiano nelle competizioni e nel ranking UCI. Parallelamente a questo è fondamentale affiancare un progetto non meno importante da parte della federazione che promuova l'attività ciclistica paralimpica nei giovani e alla ricerca di nuovi praticanti anche con giornate aperte di reclutamento utilizzando in base alla propria disabilità i vari mezzi (handbike-tandem-triciclo-bici). Necessario anche a far conoscere ed aumentare il numero dei tesserati praticanti e valorizzare poi le competizioni che si svolgono nel territorio nazionale. Tutti i progetti e programmi nazionali andranno condivisi e programmati con il CIP (Comitato Italiano Paralimpico) aiuteranno sicuramente ad una crescita di settore.

14. ATTIVITÀ AMATORIALE E CICLOTURISTICA

L'attività cicloamatoriale è forse quella che nell'ultimo quadriennio ha fatto registrare il maggior scollamento tra l'azione del Consiglio Federale e i Comitati Regionali. Abbiamo assistito ad una gestione "chiusa" da parte del CF che, oltre ad esautorare quasi completamente le competenze della S.A.N., ha intrattenuto il rapporto strategico con gli Enti di Promozione arrivando addirittura a

secretare le convenzioni che sarebbero, il condizionale è d'obbligo, state sottoscritte con gli stessi. Alle ripetute richieste di conoscere il contenuto degli accordi al fine di poterli poi attuare nei territori, si è risposto con scuse evasive o dinieghi, con il risultato imbarazzante che in alcuni casi sono stati i rappresentanti locali degli EPS a dare al territorio le informazioni sui contenuti. Nella realtà quello che non si può fare in una gara F.C.I. è consentito e non controllato se ci si trova in altre gare che pure sarebbero vincolate dal rispetto delle stesse regole. Questo sentimento di disparità ed ingiustizia, che si è acuito nell'ultimo quadriennio, in realtà si trascina da tanto tempo, e mette la F.C.I. in una situazione di inaccettabile subalternità.

Per stare al passo dovremo ripensare completamente il rapporto con gli EPS e rendere più snella e fruibile la nostra attività. "Coinvolgimento" dovrà essere la parola chiave, innanzitutto con il CONI, che dovrà essere chiamato in causa per una maggior efficacia nel suo ruolo di garante dei rapporti tra EPS, DSA e Federazione. L'illusione di poter imporre le nostre regole agli EPS, seppur previsto dai rapporti regolati dal CONI, senza coinvolgerli direttamente, si è rilevata un fallimento che ha danneggiato in primis le nostre società ed anche la F.C.I. stessa. E' necessaria una **"Commissione nazionale"** con all'interno gli EPS e la supervisione del CONI, sotto la nostra guida a garanzia del rispetto delle regole internazionali UCI e delle leggi dello Stato. Prevedere in esse **un'unicità degli organi di giustizia e la creazione, finalmente, di un unico database di tesserati** con controllo delle sanzioni applicate da parte di tutti. **Le stesse commissioni territoriali dovrebbero essere sostituite da organi collegiali dove siano inseriti anche i rappresentanti di tutti gli EPS** che sottoscrivono gli accordi, e si gestiscano collegialmente i calendari e le attività locali. **Deve essere garantita alla F.C.I., a fronte di questo coinvolgimento condiviso, l'esclusività su tutta la formazione**, mettendo uno stop al proliferare incontrollato di organi più o meno riconosciuti che rilasciano qualifiche di qualsiasi genere, dalle guide cicloturistiche sino ad arrivare a fantomatici "maestri" o "direttori sportivi" senza nessuna competenza per farlo. Proporre agli EPS di orientare al meglio lo scopo sociale che li chiama in causa quali "promotori dello sport". Ogni loro comitato territoriale si impegni, in collaborazione con i nostri comitati provinciali, a "patrocinare una società giovanile F.C.I.", con turnazione annuale, con la quale garantirà le risorse per l'organizzazione di almeno una nuova gara.

15. GIUDICI DI GARA – DIRETTORI DI CORSA E SICUREZZA – COMPARTO SICUREZZA DELLE GARE – IL BRIEFING PRE GARA

Il cambiamento che è seguito al periodo del covid ha portato all'utilizzo di strumenti poco conosciuti prima. Fra questi quello delle **riunioni online è ora il modo più utilizzato in sostituzione delle riunioni in presenza**. Questa metodologia è valevole per aumentare la comunicazione tra tutti gli organismi federali, verso le società, i tesserati o dirigenti e viceversa. Si può affermare che i Giudici di Gara ed i Direttori di Corsa e Sicurezza **sono** le due principali componenti che assicurano la regolarità tecnica della gara e, tramite le Scorte Tecniche, le Moto Staffette, gli ASA ed il servizio Radio Corsa, la sicurezza per i partecipanti e per il pubblico. Naturale, quindi sottolineare che i corsi fatti anche online, per migliorare sempre più la preparazione sono necessari. Quando è possibile, questa modalità, come sopra riportato, sarà bene metterla in atto, in linea al principio che è buona cosa risparmiare risorse e tempo, se il risultato prefissato non viene compromesso. Così facendo si evitano anche spostamenti che, oltre al costo, impegnano, spesso, per un tempo superiore la durata della riunione. Da aggiungere che sicuramente è necessario un **adeguamento dell'importo previsto per i servizi regionali** dei Giudici di gara. **Controllo preventivo per contenere il costo nella designazione delle Giurie nelle gare nazionali ed internazionali. "Briefing pre-gara" online da fare tre o quattro giorni prima**

della data di svolgimento tra Giuria o almeno il Presidente della stessa, il DCS, e l'organizzatore ed eventualmente gli addetti ad altri servizi della sicurezza. Questo perché spesso carenze o problemi organizzativi o la mancanza di servizi necessari che vengono rilevati dalla Giuria il giorno stesso della gara spesso non possono essere risolti in qualche ora. Di conseguenza arriva alla società organizzatrice la sanzione per carenza organizzativa o magari la votazione bassa sui rapportini **di gara che sanno tanto di valutazione scolastica quindi inopportuna per il nostro ambiente**. Per i direttori di corsa e sicurezza c'è la necessità di trovare nuove adesioni, in quasi tutt'Italia, ad oggi carenti nel numero. Tenuta presente, pertanto, questa carenza sempre più evidente, si deve valutare la possibilità di permettere la presenza di una sola figura almeno nelle gare esordienti ed allevi classificate strada ma con percorso a circuito sino a 10 km di sviluppo quindi più facilmente controllabili dal punto di vista della sicurezza.

Un problema comune, in diverse regioni d'Italia, per entrambe le figure è anche qui il reclutamento di giovani che si dedichino a questi servizi. Dovremo mettere in atto una campagna di comunicazione periodica per mantenere nel settore, ricoprendo altri ruoli, chi smette di correre ~~ma~~ con un sistema di inserimento rapido ma per gradi. Per questi ex atleti, se disponibili a fare il giudice di gara, si dovrebbe normare una partecipazione ridotta per il corso di formazione a solo otto ore, cioè una giornata, con l'immediata abilitazione attraverso lo strumento di valutazione dei quiz. In questa giornata si dovrà formare **“il Giudice Cadetto” per designarlo poi come componente solo nelle gare di abilità e strada per le categorie giovanissimi, ed esordienti strada**. Dopo due anni di permanenza attiva nel ruolo di “Giudice Cadetto”, si potrebbe completare agilmente la formazione ad una persona che ha già acquisito molte nozioni grazie alla pratica diretta. Analogo percorso si potrebbe **proporre** per i Direttori di corsa e sicurezza. L'altro comparto della sicurezza in gara rappresentato dalle Scorte Tecniche, dalle Moto Staffette e dal Personale A.S.A., si è dimostrato complessivamente, nel tempo, determinante per ridurre al minimo i rischi esterni per i concorrenti e per il pubblico e per gli utenti della strada interessati dalla gara. Gravarli di un ulteriore costo riducendo a tre anni la frequenza dell'aggiornamento non serve. Dove invece occorre intervenire, per discutere la situazione attuale, è sul disciplinare delle scorte tecniche perché la norma attuale impone la presenza di otto moto della Polizia Stradale se effettuano direttamente il servizio o con scorta mista. Con questi numeri diversi compartimenti regionali non hanno materialmente la disponibilità di moto. Dovrebbero prenderle in prestito da altre regioni. Utile sarebbe ridurle a quattro e due quando si opta per la scorta mista. Un altro punto collegato a questo sarebbe quello di verificare se le scorte tecniche possono avere la qualifica di ausiliari della strada. L'aver estromesso il Presidente della Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza, senza saper le motivazioni a tutt'oggi, ha avuto solo l'effetto di far venire meno una progettualità qualificata in questo settore.

16. ATTIVITÀ GIOVANILE STRADA FUORISTRADA

In queste categorie non occorre fare differenza tra strada e fuoristrada. Se si vuole far crescere l'atleta, servono, soprattutto per i giovanissimi circuiti ciclabili protetti, i così detti, ciclodromi, percorsi permanenti XCO e/o ciclocross, piste per il BMX e spazi per il trial che sta riscuotendo molto consenso in diverse regioni d'Italia. Tutti questi impianti dovrebbero rientrare nei piani delle opere pubbliche dei Comuni alla pari degli altri impianti sportivi. Favorire le attività che migliorano l'abilità specie nei giovanissimi deve essere l'impegno prevalente nelle diverse categorie e specialità. **L'attività multidisciplinare è assolutamente importante anche per mantenere viva la motivazione dei tesserati** che magari trovano in una disciplina quelle gratificazioni che, non hanno avuto in un'altra

specialità ciclistica. Continuare a non assegnare i titoli individuali provinciali o regionali, ma solamente societari nei giovanissimi, è il corretto modo per dimostrare **l'utilità della partecipazione anche dei ragazzi o ragazze che al momento non conseguono risultati di rilievo**. Spesso, infatti, la causa non è la mancanza di specifiche doti, per quel tipo di prestazione sportiva in questa categoria ma, la non corrispondenza dell'età anagrafica con quella biologica. Per quanto riguarda l'attività strada esordienti dobbiamo valutare unitamente ai Comitati Regionali la possibilità, specie in regioni medio piccole, di indicare come norma la gara unica tra primo e secondo anno per aumentare anche il livello del confronto che diversamente rimane limitato. Nella categoria allievi si sono dimostrate valide le brevi corse a tappe o a punti di massimo tre prove. Occorre, però, analizzare il fenomeno della concentrazione di tesserati con punteggio elevato nella stessa società. Questo comporta a volte un impoverimento di corridori competitivi per alcune società con la decisione, magari, di cessare l'attività e l'abbandono da parte dei ragazzi. Per attenuare questo fenomeno sarà necessario rivisitare tutta la parte delle norme dei trasferimenti e dei vincoli nel rispetto delle direttive CONI. Il prestito multidisciplinare, già in atto per le categorie superiori, sarebbe da estendere anche agli esordienti ed allievi contestualizzandolo nella regione di appartenenza. I Comitati Regionali e Provinciali dovrebbero creare relazioni tra società che svolgono attività in diverse discipline, strada e fuoristrada, favorendo lo scambio di atleti per migliorarne il bagaglio tecnico e consentire alle società una più facile gestione della multidisciplinarietà, sia per una non sempre adeguata formazione dei tecnici in organico, sia per una riduzione dei costi nella partecipazione alle gare.

17. ATTIVITÀ JUNIORES – SI PER UN ADEGUATO LIVELLO – NO COME SOGLIA DEL PROFESSIONISMO

Nelle categorie agonistiche giovanili ed internazionali abbiamo assistito negli ultimi anni ad un velocissimo abbassamento dell'età in cui i ragazzi sono chiamati a diventare "corridori". Oggi già a 16 anni si rischia di diventare un ex atleta perché nessuno è disposto ad aspettare una maturazione che fisiologicamente a quell'età può nascondere talenti ancora inespressi.

Il modello di ciclismo applicato in questa categoria dall'UCI, negli ultimi 5 anni, è quello di trampolino di lancio al Professionismo con partecipazione per lo più a gare a tappe. In contrasto con quanto avviene in Italia dove l'attività si sviluppa, di norma, con la partecipazione a gara a frequenza settimanale, come in un campionato di calcio e pertanto con diversi modi di allenarsi e di conseguenza di crescita atletica. La categoria juniores è diventata la nuova frontiera del professionismo su strada, siamo arrivati al paradosso che, se nel primo anno non sei già nell'orbita di una "Devo Team World" e Professional la tua carriera da atleta è segnata e smetti di fare sport in un'età in cui sembra assurdo doverci rinunciare. In altri sport ti viene data la possibilità di continuare a praticare lo sport prescelto ad un livello diciamo di serie B con possibilità di essere aspettato e ripescato. Nel ciclismo non avviene. La liberalizzazione dei rapporti su strada credo che abbia poi ulteriormente accelerato questo fenomeno già in atto. A cascata questo si ripercuote nelle categorie inferiori generando divari tecnici enormi tra chi è pronto e disposto a fare una vita da professionista già da adolescente e chi invece ancora non lo è, o legittimamente non è disposto ad anticipare un impegno così pesante in così giovane età.

Questo comporta ovviamente una naturale istigazione all'abbandono tra i tanti che non riescono mai a competere con i soliti pochi che viaggiano a ritmi insostenibili per chi non ha ancora raggiunto la maturità per poterli affrontare. Come intervenire potrebbe essere un argomento di ampia discussione ma non di facile soluzione. Una ipotesi potrebbe essere quella di regolamentare la partecipazione alle gare regionali per ranking con l'obiettivo di salvaguardare, stimolare e dare più possibilità agli atleti

meno vincenti, magari perché meno maturi, di continuare ad essere motivati ad andare avanti ~~continuare~~. Certo non si può abbandonare il confronto tra i migliori a livello nazionale ed internazionale con poi qualche occasione di comparazione trasversale. È a mio parere un argomento che va affrontato finalizzandolo ad aiutare le squadre, ognuna con le proprie peculiarità e risorse a mantenersi attive. Inoltre, in tema di sicurezza e forse di strumento didattico sono del parere che l'utilizzo delle radioline in gara ed in allenamento vada riconsiderato.

18. ATTIVITÀ UNDER 23 ED ELITE NECESSARIO UN CONFRONTO – LA LEGA CICLISMO PROFESSIONISTICO CONTROLLO E COLLABORAZIONE

Negli ultimi 20 anni queste categorie hanno avuto una **rilevante trasformazione da parte dell'UCI**. Inizialmente erano state formate tre categorie World Tour, Professional e Continental. Queste ultime potevano essere invitate solo nelle gare Professional e già emergevano **i primi problemi per le Continental**. **Nel 2020 altra trasformazione con la comparsa delle prime squadre Development che diventano veri e propri vivai delle squadre professionistiche** che nel 2025 saranno ben 25. Questa scelta creerà molte difficoltà per le Continental Italiane nel frattempo aumentate ad undici, ma con budget molto inferiori alle Continental delle Development limitando la loro attività al territorio nazionale. Indispensabile rivedere quindi il calendario italiano ed aprirlo alle Continental per la loro partecipazione. **La difficoltà a trovare sponsor, a fronte dei maggiori costi, non permette alle nostre Continental di essere alla pari delle straniere**. Alla luce di quanto sopra sarebbero utili calendari di attività internazionale per confrontarsi con i migliori atleti di pari età. Se non cambierà questo status i nostri migliori Under 23, diversi di primo anno, vengono indirizzati dai procuratori verso le squadre Development

Con questa possibile situazione in Italia, stiamo soffrendo; **abbiamo 11 squadre Continental ma con budget, che purtroppo sono molto inferiori a qualsiasi Continental, Development**, con tutte le conseguenze, che gareggiano sempre in Italia e qui bisognerebbe rivedere il calendario italiano delle gare dove possono partecipare. La difficoltà dell'attività anche in Italia è dovuta al fatto che le **squadre Continental sono magari invitate nelle gare professionisti, ma non ricevono nessun rimborso spese anzi si devono pagare tutto per la partecipazione**.

A livello superiore abbiamo tre squadre Professional che fanno un buon lavoro con i nostri under 23 permettendo loro di fare un calendario per la graduale crescita in prospettiva futura. I risultati ci sono, ma anche queste saranno penalizzate perché **nel 2025 gli under 23 professionisti non potranno più correre il Mondiale e l'Europeo**. Ecco allora che sarebbe un toccasana riuscire ad avere anche in Italia almeno una World Tour con la Development. La rimanente attività "dilettantistica" continua ad essere attiva per la passione di preziosi dirigenti. Però se non vogliamo perderli dobbiamo interloquire con loro, ascoltarli ed assicurare loro lo spazio per un calendario dove possono gareggiare per essere con i loro corridori competitivi. L'orientamento di andare sempre sui più giovani ex juniores penalizza gli elite, perché, dopo i 4 anni di under 23, **è sempre più difficile un passaggio nel mondo dei professionisti, dove ci sono meno posti anche per la presenza delle Development**. Per contro abbiamo il problema che il primo anno under 23 corrisponde con l'esame di maturità, quindi tutto diventa più difficile, il prossimo anno giro d'Italia Next Gen sarà dal 15 al 22 giugno corrisponde con la settimana degli esami statali, ci vorrebbe il terzo anno da juniores, ma questo è un problema che deve essere affrontato dal UCI essendo una categoria internazionale. Per fortuna abbiamo comunque un calendario gare discreto con ancora tanti bravi organizzatori che si impegnano e fanno delle belle manifestazioni. L'unico problema è che viviamo un periodo dove per la preparazione e per gli obiettivi

degli atleti, **si ritiene più utile la partecipazione a gare a tappe anche brevi. Necessario, pertanto, aprire un dialogo tra i tecnici nazionali e di società su questa tematica.** Ultimo aspetto sono le gare regionali, che comunque sono utili, ma andrebbero riservate alle squadre di club under 23 élite così hanno le loro gare per correre fra di loro e fare risultati e dare visibilità alla società e ai loro sponsor locali. **Lega Ciclismo Professionistico;** il lungo periodo di riordino e ricostruzione della struttura che ha

pesato in modo rilevante sul bilancio federale per tutta la parte delle consulenze, si è concluso. **Non opportuno quindi pensare di rimettere in discussione questo Organismo, mentre utile sarà stabilire un corretto e proficuo rapporto di collaborazione che il Presidente della Lega ha assicurato** e che, per quanto mi riguarda, accolgo con convinzione. Si dovranno sistemare alcune voci di spesa che ancora sono a carico della Federazione. Quando si tratteranno in C.F. argomenti inerenti in qualche modo la Lega sarà utile invitare il Presidente o il vice di nomina Federale. Oltre che per la specifica attività di competenza della Lega, prevista dalla propria autonomia statutaria, si lavorerà per completare anche l'autonomia finanziaria per non gravare sul bilancio federale.

19. CICLISMO FEMMINILE CON PROGETTI PER GARANTIRE LA CONTINUITÀ

Oggi è più semplice parlare di ciclismo femminile in considerazione dello sviluppo che abbiamo avuto e della continuità che si è cercato di dare all'attività. I risultati ottenuti, i numeri che si sono visti e la partecipazione a gare interamente dedicate alle ragazze, grazie anche a numerose società e Comitati Regionali che ci hanno creduto, hanno permesso loro di essere protagoniste in un settore che per troppo tempo e per troppi anni ha avuto dalla sua una difficoltà di gestione, di collocazione e di sviluppo. Non dimentichiamo che la settorialità e soprattutto la presenza di circuiti interregionali (Trofeo Rosa) nonché la possibilità di confrontarsi in altre realtà (Circuito Triveneto) senza sovrapposizioni o comunque con i numeri che queste gare riescono a sviluppare fanno sì, o meglio farebbero in modo che la unicità e collegialità di idee e di manifestazioni potrebbero essere la forza di un ulteriore avanzamento nel programma nazionale e internazionale del nostro ciclismo femminile. Solo con il lavoro, l'ascolto e l'attenzione verso le società femminili e verso tutto il mondo giovanile femminile si potranno continuare ad individuare quelle che saranno le future generazioni di riferimento, le atlete che perseguiranno nella strada già tracciata da grandi cicliste che oggi sono al top del panorama mondiale. Importante sarà verificare che ci sia, almeno una società, anche nelle regioni più piccole che si dedichi a questa attività.

20. LE VARIEGATE E BRILLANTI ATTIVITÀ DEL FUORISTRADA

Il Fuoristrada è un settore che ha rilevanti possibilità di ulteriore crescita se si riuscisse ad attivare le diverse specialità. Penso per esempio al BMX. Una pista per questa specialità ha dei costi limitati può essere realizzata in un parco ed attrae molto i giovani ciclisti. Lo stesso Bike Trial un impianto di costi limitati realizzabile nell'ambito urbano da incentivare perché tra l'altro molto spettacolare. Così come di costi limitati e realizzabile in ambito urbano una pista di Pump Track. Per non parlare dei percorsi Gravel o del crescente Enduro o delle discese per il Downhill confermando la prevalenza per cross country olimpico, ciclocross e le Marathon. Da sottolineare che il gravel è fortemente in espansione, anche il numero di bici gravel vendute negli ultimi anni ha avuto una forte espansione, ma forse per far partire la parte organizzativa ha bisogno di regole più snelle, cosa che attualmente non è così e che

penso possa scoraggiare qualche organizzatore. Per il cross country olimpico si segnala che si sta andando ad un'attività giovanile, in particolare per gli esordienti, che rischia di essere troppo orientata unicamente alla continua ricerca dei punti top class che, oltre ad essere dispendiosa in termini economici, rischia di non dare la possibilità di concentrarsi maggiormente su una crescita tecnica ed atletica non legata all'immediato raggiungimento dei risultati. Bisognerebbe valutare per la categoria esordienti l'opportunità di una gestione delle griglie unicamente a sorteggio o con prove di abilità o cronometrate, come già abituati a fare sin dalla categoria giovanissimi. Le modalità per effettuarlo in maniera semplice potrebbero essere quella di far estrarre la propria posizione direttamente dall'atleta in prossimità dell'entrata in griglia, o meglio dal direttore sportivo in sede di verifica licenze. Anche per la categoria allievi bisognerebbe ripensare alla necessità di effettuare gare di livello nazionale (nella strada non ci sono) che essendo quelle che assegnano il punteggio più alto, determinano anche per questa categoria una rincorsa spesso eccessiva alla ricerca di punti. Aiuterebbe da questo punto di vista dare punti in tutte le gare regionali, sempre differenziandole per valore di punteggio, tra campionati regionali, top class regionali (non più di 2 per regione) e tutte le altre gare non titolate. Comprendendo che quanto sopra esposto non rappresenta un dettato costituzionale, ma solo una base per un possibile avvio di un confronto con i tecnici e con le società. In questo confronto si dovrebbe parlare anche dei percorsi che per queste categorie sono sempre più tecnici e richiedono una specializzazione sempre più precoce con allenamenti specifici che rischiano di limitare la multidisciplinarietà a questa giovane età.

21. LE ATTIVITÀ NON AGONISTICHE – IL TESSERAMENTO INDIVIDUALE – UNA F.C.I. AL PASSO CON I CAMBIAMENTI DELLA SOCIETÀ

L'esponentiale diffusione dell'uso della bicicletta per attività di mobilità lenta e di turismo impone alla Federazione Ciclistica Italiana di **ampliare il proprio campo d'azione** e strutturarsi per essere protagonista anche in queste attività non agonistiche, che coinvolgono oramai una larghissima fetta della popolazione italiana. Le ultime statistiche riportano che **in Italia circa 15 milioni di persone utilizzano la bicicletta almeno una volta a settimana per vari usi di mobilità**. Ad oggi Federazione Ciclistica Italiana è assolutamente distante da questo tipo di utenza ed **i circa centomila tesserati sono una frazione quasi non significativa** rispetto alla massa potenziale di soggetti ciclisticamente attivi. In seguito a queste valutazioni, **il Comitato Regionale Marche della F.C.I., da me presieduto, ha attivato un progetto con l'obiettivo d'inserire Federazione Ciclistica Italiana, con le sue strutture ed i suoi tesserati, nel settore dell'uso "non agonistico" della bicicletta e di renderla attrattiva verso chi di questo uso ne dispone quotidianamente**. Il nome dato a questo progetto è **"Bike Hospitality riconosciuto dalla Federazione Ciclistica Italiana"**. Lo sviluppo del progetto prevede **"l'ingresso" nel mondo Federazione Ciclistica Italiana di soggetti pubblici e privati che sono attivi nel promuovere l'uso della bicicletta**. L'obiettivo è quello di rendere il **"brand" FEDERAZIONE CICLISTICA ITALIANA** il riferimento per chi usa la bicicletta.

A tal fine è necessario **diffondere il logo F.C.I. in mezzo alla gente e portarlo nei punti in cui le persone vivono, s'incontrano e lavorano**. La **"certificazione" Bike Hospitality** Federazione Ciclistica Italiana, **permette di raggiungere quest'obiettivo in quanto ogni esercizio, pubblico o privato, che aderisce al progetto, espone il logo F.C.I. e mette in risalto la propria partecipazione allo sviluppo dell'uso della bicicletta**. Per questo motivo si stanno certificando attività private quali strutture ricettive, produttori enogastronomici, noleggiatori, ristoranti, negozi ed aziende. A tutte queste dobbiamo concedere la possibilità, prevista tra l'altro dal nostro statuto all'art. 4 comma 1 lettera j) e comma 2 di **effettuare il tesseramento individuale** che porterebbe ad una crescita esponenziale dei

tesserati F.C.I. nel sociale, come richiesto da Sport e Salute, incidendo positivamente sui parametri di valutazione del contributo destinato alla F.C.I. **La collaborazione con le amministrazioni pubbliche consente di creare condizioni favorevoli all'uso della bicicletta, anche per le attività giovanili, passando attraverso la certificazione "Comune che promuove l'uso della bicicletta" riconosciuto e certificato dalla Federazione Ciclistica Italiana.** In virtù di questo si può porre estrema attenzione a tutta la parte dedicata ai giovani.

Incontri nei centri d'aggregazione giovanile e le scuole, con il possibile coinvolgimento delle strutture comunali e dei genitori, hanno la finalità di favorire l'avvicinamento dei ragazzi all'uso della bicicletta e alla loro formazione per un utilizzo consono e sicuro. **Il coinvolgimento dei genitori e la creazione da parte di F.C.I. di particolari condizioni agevolative d'affiliazione servono per favorire la creazione di nuove associazioni che si occupino di avviamento al ciclismo.** La creazione di **giornate comunali dedicate all'uso della bici**, hanno lo scopo di consolidare nei residenti, soprattutto più giovani, la consapevolezza che essa possa rappresentare **un ottimo strumento, sportivo e di mobilità.** Trasmettere nei ragazzi e ragazze la conoscenza e la passione della bici, anche se non produrrà tutti ciclisti, permetterà sicuramente che, una volta cresciuti, essi saranno automobilisti rispettosi degli utenti più deboli della strada. **Altre iniziative, che fanno parte del programma Bike Hospitality, tipo il "Pedalo Bus" che consiste nell'organizzare tragitti per recarsi a scuola in bicicletta, consentono poi di coinvolgere i ragazzi in successive attività ciclistiche utili all'eventuale tesseramento nelle relative categorie. Quanto sopra sta fornendo ai Comitati Regionali della Federazione Ciclistica Italiana ed ai propri affiliati, anche la possibilità di un autofinanziamento raccolto al di fuori dei canali tradizionali.**

Ulteriori attività di marketing rivolte agli utenti ciclisti che non fanno uso agonistico della bicicletta, permetteranno di ottenere diversi risultati, **fra i quali l'aumento del numero dei tesserati, la creazione di opportunità di "lavoro" per le società e gli iscritti, la raccolta di ulteriori risorse economiche e la valorizzazione del brand Federazione Ciclistica Italiana.**

22. UNA DIVERSA ORGANIZZAZIONE DELLO STAFF TECNICO PER LE ATTIVITÀ DELLE NAZIONALI

Senza sminuire il valore delle medaglie vinte frutto di talenti maturati grazie alla competenza dei tecnici societari prima, e poi dei Nazionali, nelle diverse discipline, quello che potrebbe essere necessario è definire il ruolo delle diverse figure partendo dal C.T. dei Professionisti. Questi dovrebbe essere una specie di capofila o di punto di riferimento per le discipline attinenti ed essere responsabile anche per tutto il resto. Dai suoi collaboratori dovrà avere informazioni tecniche su eventuali talenti emergenti. Può arrivare a proporre collaboratori che devono però essere accettati dal Consiglio Federale. Si potrebbe ipotizzare di mettere a disposizione delle risorse o meglio trovare sponsor per iniziative del settore, quali raduni. Il tutto tenendo presente che si può trovare il modo di ridurre i costi di questa organizzazione ritenendo, ad esempio, non necessaria la presenza di supervisori.

23. CONI - SPORT E SALUTE – UEC – UCI

Ribadisco che ho sempre basato il mio agire, negli organismi in cui ho operato, rispettando pienamente le regole e le normative previste. Confermo, pertanto, il proseguo del rapporto di collaborazione, nel rispetto del dettato statutario, definito all'art.1 dello Statuto Federale, con il CONI e con l'UCI e L'UEC

tramite i rappresentanti del Consiglio Federale, all'uopo nominati o facenti parte in questi Organismi. Da diversi anni è stata costituita una nuova struttura "Sport e Salute SpA", che tra l'altro eroga la parte più consistente del contributo economico alla F.C.I., con la quale dovremo dialogare e per ottimizzare i nostri progetti anche nel rispetto dei nuovi obiettivi su sport e sociale previsti nella mission dalla S.p.A.. Una presenza più interattiva una voce più influente con la politica sportiva del Consiglio Federale dovrà essere portata avanti da chi sarà nominato/a dal nuovo C.F. per essere eletto/a nel direttivo UCI. Continuare invece con l'ottima collaborazione con l'UEC e con il suo Presidente, non che Vice Presidente UCI, da sostenere, ritengo sia un punto di forza per la F.C.I.

24. CONCLUSIONI

Credo, dalle analisi evidenziate in questo programma, di poter sottolineare che il ciclismo italiano sta affrontando problemi strutturali che vanno ben oltre episodi di solo valore mediatico. La possibile chiusura di realtà storiche e prestigiose dopo oltre 40 anni di attività evidenzia una crisi sistemica del mondo dilettantistico, che dovrebbe rappresentare il serbatoio principale per il professionismo. Le vere criticità sono molteplici, le più evidenti, sono: **la mancanza di risorse economiche**, poiché il sostegno degli sponsor è sempre più difficile da ottenere; **lo scarso ricambio generazionale**: molti giovani talenti preferiscono altre discipline o abbandonano il ciclismo per via delle difficoltà economiche e organizzative; **l'assenza di una visione a lungo termine**, che ci porta a dare priorità a notizie che suscitano stupore ma che sono marginali tralasciando il dibattito su come ristrutturare e rilanciare il movimento; **la mancanza di formazione ed infrastrutture**, in quanto i programmi di sviluppo per i giovani e le strutture non risultano adeguati per la crescita. Invece di concentrarsi pertanto sui dettagli, servirebbe uno sforzo collettivo per rilanciare il sistema. Investire nei settori giovanili, incentivare nuovi sponsor e creare sinergie tra dilettantismo e professionismo dovrebbe essere la priorità. Sicuramente in questo programma avrò dimenticato altri argomenti degni di essere trattati, ma in diversi paragrafi ho richiamato al confronto, al dialogo, all'ascolto questi momenti, avverranno nelle riunioni ufficiali o negli incontri occasionali. Per dare concretezza a questa volontà confermo **l'impegno, scritto in precedenza, di una riunione online al mese con i Presidenti Regionali e due o tre all'anno con i Presidenti Provinciali** per un confronto libero che consentirà di non perdere di vista le diverse situazioni e le eventuali criticità, nelle regioni e province senza nessuna differenza tra nord e sud. Chiudo ricordando che il ciclismo italiano ha una grande storia, ma senza interventi seri rischia di perdere il proprio futuro.

Care Delegate, Cari Delegati, su questo programma sono a chiedere la vostra fiducia certo di rispettarlo e migliorarlo con l'aiuto del Consiglio Federale, dei Comitati Regionali e Provinciali per un quadriennio istituzionale al servizio della F.C.I.

Monte San Vito, 09.12.2024

Cordialità

Lino Secchi
