

Entusiasmo ed incoscienza



come si organizza una granfondo



E se organizzassimo una granfondo?

Quando decidemmo di buttarci anima e corpo nell'organizzazione di una granfondo non eravamo del tutto digiuni, ma di certo non immaginavamo a che cosa saremmo andati incontro. A quei tempi organizzavamo una garetta locale, sotto le insegne UDACE, una cicloscalata, che radunava un centinaio di partecipanti e quello che sembrava a noi un lavoro improbo, tra burocrazia e organizzazione, in realtà si limitava a mandare qualche lettera alle autorità e alle polizie locali dei vari comuni, due o tre, per chiedere il permesso per passare ad un determinato orario, chiedere un contributo locale al Comune, organizzare la scorta e il modesto rinfresco di fine gara, con annessa premiazione.

Partivamo da queste basi. Pensavamo che solo per il fatto di mettere "granfondo" davanti al nome della manifestazione i ciclisti della zona avrebbero fatto a gara per partecipare all'unica manifestazione genovese degna di tal nome. Ci sbagliavamo. Organizzare una granfondo è molto più impegnativo e complicato di quel che sembra, perché non basta, appunto, scrivere "granfondo". Bisogna pubblicizzarla. E anche bene. A partire da un bel sito che sia facile, intuitivo, che descriva bene il percorso e l'altimetria, che spieghi bene come raggiungere la zona di partenza e il ritrovo per i pettorali. Insomma, tutte le informazioni che vorremmo trovare noi quando partecipiamo ad una granfondo.

Il metodo più suggestivo è, senza dubbio, il passaparola. Non c'è niente di meglio che sentir parlare bene di sé, è quello che ti spinge ad andare avanti. Ma le granfondo hanno bisogno di numeri per pareggiare

i costi e vanno raggiunti in fretta, perciò si cerca di convincere i ciclisti nei modi tradizionali: acquistando pagine sulle riviste di settore, mettendo volantini nei pacchi gara delle altre granfondo, ma soprattutto si cerca di affiliarsi ai circuiti, organizzazioni che raggruppano diverse granfondo, in genere della stessa regione e che danno una classifica finale, come se fosse una vera corsa a tappe. Da un punto di vista organizzativo l'affiliazione ai circuiti permette di avere una buona base di iscritti, quasi come contare su un fisso garantito. Ma queste sono tutte cose che si imparano con l'esperienza.

Ma partiamo dall'inizio. Innanzitutto bisogna disegnare il percorso. Deve essere bello. Sembra ovvio, ma bisogna che ci siano salite, salite e ancora salite, perché i ciclamatori amano fare salite e se sono difficili ancora meglio. E poi il paesaggio, non tutti corrono a testa bassa e c'è chi si iscrive alle gare anche per dare un'occhiatina a dove passa.

E intanto si inizia con le prime delle innumerevoli riunioni. Un comitato organizzatore di una granfondo è a metà strada fra un consiglio di amministrazione e una riunione di condominio. Meno autoritario di una riunione di una società e soprattutto meno rissoso della seconda. Il progetto è portato avanti dal presidente e dai suoi più stretti collaboratori, che indirizzano l'avanzamento dei lavori, con l'aggiunta dei consiglieri che suggeriscono, avanzano proposte, bocchiano, approvano. Le riunioni vanno avanti fino a pochissimi giorni prima della gara, perché c'è sempre qualcosa da discutere, da variare, da mettere a punto un dettaglio che non è stato portato a termine nei tempi stabiliti, un imprevisto, un cambiamento di programma, per fare il punto della situazione.

Di quanti chilometri deve essere la gara? Noi ci basammo sulla lunghezza delle altre granfondo e arrivammo alla conclusione che... potevamo fare come ci pareva, perché ognuno organizza la propria secondo quello che gli offre il territorio. Da parte nostra, nel levante genovese, abbiamo l'imbarazzo della scelta e l'unico limite è quello di non fare una gara massacrante. E nella nostra beata ignoranza pensavamo che bastasse inserire il numero di chilometri e il dislivello perché i cicloamatori facessero a botte per iscriversi da noi. Niente di più sbagliato.

Burocratija? No, grazie!

Ad ogni comune e ad ogni stazione dei Carabinieri, che viene toccato dalla gara va chiesto il permesso di passaggio con una bella lettera raccomandata e da tutti è obbligatorio ricevere parere positivo, altrimenti ce la possiamo dimenticare, la gara. E se il parere positivo non arriva? Ci si arma di pazienza e si va a parlare di persona con i responsabili e li si convince della bontà del progetto. Detta così sembra semplice, ma il tempo da impiegare è notevole, perché può darsi che sia il comune più lontano quello da contattare, e di pazienza ce ne vuole doppia. In qualche caso si può fare una variante di percorso, ma se la strada è obbligata? Meglio non pensarci, c'è da avere i brividi. Una gara di almeno cento chilometri tocca molti più comuni di quanto si possa immaginare e il plico delle raccomandate alla fine diventa davvero imponente. Ma non è finita. In ultimo c'è lo spauracchio della Prefettura, la quale è l'ultima ad esprimere insindacabile parere e finché non mette nero su bianco non si può dire che la gara avrà inizio, nonostante i preparativi siano andati avanti per loro conto. E state certi che il fatidico *nulla osta* arriverà immancabilmente uno o due giorni prima della gara, con il consueto spavento da parte del presidente della granfondo.

Dove li facciamo passare?

Ma basta carte e ritorniamo al percorso! Una volta deciso il tracciato, che, detto di sfuggita deve offri-



re un certo grado di sicurezza, quindi niente strade troppo dissestate, discese pericolose o strade troppo strette, bisogna metterlo in sicurezza, visionandolo e segnalando i luoghi pericolosi, tipo le curve. Perché un conto è farle in allenamento, quelle strade, in tutta sicurezza, un altro è farle con l'adrenalina a mille, con l'unica preoccupazione di non perdere la ruota di quello davanti; e noi che li accompagniamo dobbiamo prevedere che qualcuno arriverà ad un punto critico con i riflessi annebbiati e andrà a finire nell'orto. E allora, oltre a prendersi nota dove posizionare i cartelli dobbiamo pensare a segnalare i possibili pericoli. Questo vuol dire altro lavoro: prima si mettono i cartelli e dopo la gara si tolgono (se non li hanno rubati).

Lo facciamo, quest'anno, il pacco gara?

Che cosa mettiamo nel pacco gara? Questa è forse la domanda topica di ogni edizione della nostra gara. Quanto vogliamo spendere? sarebbe bellissimo mettere nel sacchetto un regalo pregiato, ma per la nostra società non è possibile. Dobbiamo arrangiarci con quello che abbiamo, dato che non abbiamo sponsor e salvo il contributo del Comune di Camogli gli altri introiti vengono dalle quote delle iscrizioni.

Ad ogni edizione si ripropone il dilemma se offrire prodotti gastronomici locali o regali che possano far comodo agli iscritti. In entrambi i casi si rischia di sbagliare. I cicloamatori hanno tutto, comprano da sé ciò di cui hanno bisogno e non aspettano le gare per rifornirsi di materiale tecnico.

In questi ultimi anni si è distinta una certa scuola di pensiero fra gli amatori di non volere più il gadget nel pacco gara, preferendo risparmiare sul costo dell'iscrizione. Non è un'idea del tutto campata in aria, anche se il regalo è nato come ricordo della partecipazione per coloro che sanno in anticipo che non porteranno a casa alcun premio e se questo sarà gradito ciò significherà non aver sprecato tempo nelle riunioni.

Camogli, mon amour!

Noi, a Camogli, abbiamo in più il problema della lo-





Una granfondo non può essere considerata tale se non viene contemplata in ogni suo dettaglio la sicurezza. Incroci, punti critici, uscite pericolose, scorte tecniche, cartelli che segnalano le zone pericolose. Tutto deve essere esaminato al minimo particolare perché gli iscritti, dal primo all'ultimo, possano dire di aver corso in assoluta sicurezza. Ma non basta dirlo, occorrono le persone e se non ci sono bisogna ricorrere a personale esterno. Con gli anni si è creata una rete di conoscenze che ci aiutano in questo fondamentale compito: parenti, amici, associazioni di volontariato, polizia municipale dei vari comuni. Tutti, con mezzi propri o fermi agli incroci presidiano ogni chilometro fin quando l'ultimo concorrente, non oltre il tempo massimo, non è passato. A Camogli siamo stati fortunati, spesso abbiamo corso sotto la pioggia e tutti sono rimasti al proprio posto per garantire la sicurezza.

Che faccio, mi fermo al ristoro?

La maggior parte dei concorrenti apprezza fermarsi ai ristori. Taluni lo scambiano per una tavola fredda. Deve essere abbondante, anche se i primi 80, 100 arrivano pancia a terra e non ti degnano di uno sguardo, nemmeno se hai la tavola imbandita come a Natale. Banane, arance, limoni, uvetta sultanina, brioche, crostatine, acqua, tè caldo. Niente da fare, la gara è più importante. Per costoro si appronta un servizio di ristoro volante – non è obbligatorio, ma lo facciamo

gistica. Come tutti sanno Camogli è arroccata su una collina e lo spazio è limitato e quello che ci serve lo dobbiamo sottrarre per accogliere un migliaio di persone fra iscritti e familiari che si riverseranno tutti in macchina. Quello dei parcheggi è uno dei più grossi problemi ogni anno ci ritroviamo di fronte e che affrontiamo di volta in volta. Come detto, spazio non ce n'è pertanto buona parte di essi li dobbiamo affittare, con ulteriore aggravio sui costi di gestione. È capitato anche di noleggiare delle navette per raggiungere la zona del pasta party, quando la corsa è arrivata a Portofino Vetta, dovendo chiudere la strada al traffico per non congestionarla per permettere a tutti di trovarla sgombra.

Sicurezza, obbligo inderogabile



volentieri: ci si posiziona a bordo strada con bottiglie di acqua o con banane, si dice a voce alta che cosa si ha in mano e il corridore lo prende al volo senza perdere un solo secondo. A fare gli onori al banchetto ci penseranno gli agonisti con la A minuscola che si fermeranno, scherzeranno e ripristineranno il serbatoio.

Finalmente, il pasta party!

Non possiamo dimenticare il pasta party. Nella valutazione finale il pranzo al termine della corsa occupa un posto importantissimo nella valutazione finale. Il servizio deve essere veloce, smaltire il numero più elevato di atleti e familiari nel più breve tempo possibile e... deve essere buono. A Camogli ci concentriamo su prodotti tipici, quali le trofie al pesto, le seppiole in umido, le focaccine al formaggio e come dolce offriamo una parte del ristoro.

Inizia lo spettacolo!

Ma forse il momento più esaltante di tutta l'organizzazione è l'ultima settimana. C'è l'ultima riunione in cui si definiscono gli ultimi dettagli, si fa la conta su chi c'è e si fissano gli incarichi. Piccola parentesi: con gli anni i ruoli sono definiti, chi si è occupato dei ristori continua ad occuparsi dei ristori, chi ha fatto la staffetta in moto farà la staffetta e così via. In questo modo le esperienze non si disperdono e i compiti vengono svolti con sicurezza. Ma è il posizionamento dei cartelli lungo il percorso che sancisce l'inizio ufficiale di ogni nuova edizione, in genere tre o quattro giorni prima della gara. È un lavoro lungo e noioso che viene portato avanti fino al venerdì, da due o più squadre, ognuna delle quali si incarica di un pezzo di percorso.

Il venerdì pomeriggio lo spettacolo ha inizio: la preparazione dei pacchi gara. Operazione parecchio noiosa e snervante. Riempire più di mille pacchi non è una cosa così semplice come sembra. Ma se ci si mette in una decina viene svolto in un tempo relativamente breve, circa tre ore.

Il sabato mattina si apre la zona del ricevimento atleti.

Il tempo delle parole è finito, sappiamo tutti cosa fare. C'è chi si occupa di rimanere nel salone e chi è in giro per gli ultimi dettagli sul percorso, tra cui i cartelli stradali per indirizzare gli iscritti alla zona di ricevimento. Solo qualche battuta e niente più.

Si preparano i tavoli per il servizio cronometraggio e per le iscrizioni dell'ultima ora. Si posizionano le transenne per regolare l'afflusso degli iscritti, ma nonostante sui volantini sia scritto che il ritiro inizia nel pomeriggio già a metà mattinata quando stiamo attaccando le etichette sulle buste per i pettorali si presentano i primi che chiedono se possono ritirare il numero di gara. È da capirli, molti approfittano della gara per farsi un fine settimana sul Golfo del Tigullio con la famiglia e unire l'utile al dilettevole; ma noi, senza pietà, li rimandiamo all'orario stabilito.

Nel frattempo comincia ad arrivare il materiale. I premi, il mangiare per il pasta party e per i ristori e si



comincia a dividerlo: un tanto al primo ristoro, un po' di più al secondo, perché gli atleti avranno più fame e il resto per il pasta party.

La sera un gruppo si occuperà di posizionare le transenne alla partenza e quelle per le griglie. È un lavoro che va fatto la sera tardi perché non si può bloccare la strada a lungo e al massimo quarantotto ore più tardi quelle stesse transenne, perché quelle transenne dovranno essere caricate sul camion.

Il giorno della gara siamo tutti delle formichine impazzite, arriverà il grosso degli iscritti. E non sarà affatto facile gestire più di settecento macchine, molte delle quali provenienti da fuori Liguria, che non conoscono la zona. Serve polso fermo e soprattutto

nessuna indecisione.

La sveglia per tutti è molto presto sebbene la gara inizierà alle dieci e per prima cosa si caricano i furgoni con le vettovaglie per i ristori.

I primi ad entrare in azione sono i responsabili dei parcheggi. Non ne servono molti, ma devono essere decisi, dare risposte certe e sapere che cosa fare. È un lavoro semplice, ma quando arrivano trenta o quaranta macchine per volta la cosa comincia ad essere complicata. Ma tutti sono per divertirsi e accettano di buon grado le indicazioni degli addetti, anche le più scomode. Il loro unico intento è quello di ritirare il pettorale, prepararsi e andarsi a sistemare in griglia.

Poi, arriva il faticoso momento, la partenza. E tutti viviamo un momento in sospensione. È sempre un'emozione vedere così tanti ciclisti fermi nelle loro griglie, in attesa del via, che sono lì per un evento che hai organizzato e per il quale hai perso tantissimo sonno per molti mesi. È una catarsi, ormai tutto è fatto, non si può più fermare nemmeno se lo si volesse. Ed è il turno delle staffette, con le loro bandiere, alcuni con il bauletto pieno di bottiglie di acqua, ad avere il peso maggiore. Dovranno controllare l'andamento della corsa, segnalare chi ha guasti meccanici e, nel limite del possibile aiutarli.

Viene dato il via e subito le sirene delle moto della polizia iniziano a squarciare l'aria. La gara è ufficialmente partita. *Clac, clac, clac, clac, clac, clac.* Il suono delle tacchette nei pedali a sgancio rapido accompagna i primi metri della corsa. Sono tutti a testa bassa, concentrati. E noi, che assistiamo a bordo strada non ci godiamo il momento, ma solo per breve tempo, perché c'è da preparare la zona del pasta party e chi non rimane deve partire con i furgoni per organizzare i ristori. Non c'è molto tempo, perché il primo sarà di ritorno fra poco meno di tre ore, e il tempo vola quando si hanno tante cose da fare.

Col primo arrivato la manifestazione entra nella sua fase finale. La festa si avvia alla sua conclusione. Alla spicciolata cominciano ad arrivare gli atleti, c'è il ristoro finale ad attenderli, in genere tè caldo e poi su-



bito alla doccia o direttamente al pasta party. Il primo piatto deve essere pronto di lì a poco e la cucina si prepara all'onda d'urto degli atleti e dei loro accompagnatori. In men che non si dica la sala si riempie e il sommesso brusio diventa un robusto sottofondo. Alcuni di noi – quasi sempre le donne – si occupano del servizio ai tavoli, pulendo e liberandoli per gli arrivi successivi.

Anche noi piano piano ritorniamo alla base. I primi ad arrivare sono le staffette, poi tocca al personale dei ristoranti e in ultimo al camion scopa. La stanchezza si fa compagna ed è solo mitigata dalla soddisfazione di aver portato a termine con successo un'altra edizione. Nel frattempo, è in corso la premiazione. Vengono chiamati tutti i vincitori di categoria e i relativi piazzati ed ognuno riceve la propria razione di applausi.

La festa è finita e gli amici se ne vanno...

Come tutte le feste anche l'organizzazione di una granfondo ha un finale mesto. Quando tutti se ne sono andati c'è da rimettere a posto e si finisce a tarda ora. Bisogna liberare la strada dalle transenne e nei giorni successivi – non quello dopo, siamo troppo stanchi! – andare a togliere tutti i cartelli lungo il percorso.

Per una settimana almeno, della prossima edizione non vogliamo neppure sentire l'odore. La domanda che ci si pone è: «Ne vale la pena?» e le risposte

sono vaghe, ma a agosto, quando le tossine sono state smaltite il presidente chiede in una riunione informale: «Abbiamo idee nuove per la prossima edizione?». E il cerchio si ripete.

