

TRANSTRAMUNTANA 4500

PROJECTE TÈCNIC

La **TT4500** és una prova “cicloesportiva” extrema, que es desenvolupa pels paratges de la mallorquina **Serra de Tramuntana** (declarada Patrimoni de la Humanitat per la Unesco a l’any 2011). Aquesta nova edició es celebrarà el proper **dissabte 22 d’octubre de 2016**. En total, **235 km i 12 colls** de muntanya, que la converteixen en la prova de major desnivell acumulat de les Illes Balears.

La prova té la seva sortida i arribada al Port de Pollença, creuant tota la Serra de Tramuntana de nord a sud i de sud a nord, passant per les següents localitats: Port de Pollença, Pollença, Lluc, Escorca, Sóller, Deià, Banyalbufar, Estellencs, Andratx, Sa Coma, Es Capdellà, Puigpunyent, Esporles, s’Esglaieta, Palmanyola, Sóller, Escorca, Pollença i Port de Pollença.

Tal i com va succeir a les anteriors edicions, voldriem que també es dugués a terme la seva “germana petita”, la **TT3000**, una prova manco exigent, amb un total de **170 km i 6 colls** de muntanya. La sortida i arribada serà al mateix indret (Port de Pollença), amb la única variació del recorregut: una vegada els ciclistes hagin arribat a Ca’n Costa, la **TT3000** es desviarà cap a Valldemossa, en lloc de continuar cap a Andratx com ho fa la **TT4500**.

Tant la **TT4500** com la **TT3000** són proves “cicloesportives”; no són proves competitives pròpiament, ni es troben al calendari de competicions, però a la vegada, tampoc es tracta de proves cicloturistes, ja que la longitud i sobretot, la dificultat i altimetria de la prova, fan impossible que els participants puguin completar el recorregut de manera conjunta.

A la primera edició del 2014, la nostra prova fou inclosa al calendari cicloturista de la Federació de Ciclisme de les Illes Balears (FCIB) i com a tal, es varen entregar els reglaments federatius en temps i forma, obtenint el permís final per a la seva realització del departament d’Activitats Classificades del Consell de Mallorca. La prova fou coberta i assistida per efectius de la GC de tràfic.

Degut a la problemàtica sorgida ja a l’edició 2015 i amb altres tipus de proves de les mateixes característiques i la llacuna jurídica al no contemplar-les com realment són, **proposa’m una nova fórmula perquè aquesta prova ciclista pugui obtenir el vist-i-plau del Consell de Mallorca i es pugui desenvolupar dins un marc legal i de seguretat**, per a tots els agents implicats; organitzadors, participants, altres usuaris de la via pública, etc.

PLEC DE MOTIVACIONS

Voldríem expressar des del CC Arenal, quines són les motivacions que ens mouen a sol·licitar el permís per poder dur a terme la nostra prova, baix el paraigües d'una fórmula novadora i poc impactant sobre tots els agents implicats. Aquestes motivacions les explicam en els següents punts:

1. Tancament de carreteres

Durant la passada edició de la “Mallorca-312” es va emprar una fórmula mai emprada abans a Balears, amb el tancament total de carreteres per on discorria la prova i mentre hi circulaven el total de participants (4.500 ciclistes).

Aquest tancament “total” va provocar multitud d'embossos i retencions a carreteres de primer ordre de Mallorca.

Així mateix, la Direcció General de Trànsit va recollir una gran quantitat de queixes de conductors i ciutadans, ja fos pel bloqueig que varen sofrir amb el seu vehicle, o a les seves localitats d'origen, sense poder desplaçar-se durant un bon grapat d'hores.

No ens volem sentir corresponsables que una prova de 400-500 participants, pugui generar el mateix nivell de molèsties que una prova de 4.500 participants.

2. No saturar els recursos de la GC de trànsit

Durant la passada edició de la “Mallorca-312” més de 150 agents del subsector de trànsit de la GC, varen formar l'operatiu per poder cobrir tota la prova, a més dels innombrables membres de la GC que també cobrien creuers i punts estratègics del recorregut. Aquest dispositiu va deixar pràcticament sense cobertura de seguretat, el trànsit rodat de la resta de la nostra xarxa viària.

Pensem que amb la fórmula que proposam des del CC Arenal, la participació d'agents de la GC de trànsit a la nostra prova seria molt petita o fins i tot innecessària, sempre a discreció del que pugués decidir el subsector de Balears.

3. Inviabilitat pressupostària

Hem estat valorant econòmicament el que suposaria un tancament de carreteres semblant al realitzat durant la M312. Aquest pressupost comporta partides com ara: motos d'enllaç, tanques i conus per tancament parcial de carreteres, senyalítica (producció i muntatge-desmuntatge), informació veïnats, personal auxiliar, etc etc. A més a més, la nova instrucció de la DGT (16/TV-91), comporta que el club organitzador hagi de posar més personal auxiliar que substitueixi part dels membres de la GC disposat a creuers.

Tot plegat, estam parlant de xifres que estarien entre 30.000 i 40.000 €, molt per sobre del **pressupost total de la prova i totalment inassolible per la nostra entitat amb aquest nombre de participants.**

4. Manca de recursos dels Ajuntaments

L'experiència de la M312 ens ha servit per conèixer, que els ajuntaments per on transcorre la prova, no només són reticents a l'hora de donar el vist i plau administratiu, ja que queden pràcticament incomunicats durant un bon grapat d'hores, sinó que a més a més, han de posar molt de recursos personals (policia local) per vetllar per la seguretat dels ciclistes al seu pas per les diferents localitats.

Pensem que amb la proposta que nosaltres presentam, **els diferents consistoris, no només no haurien de posar recursos materials o personals a l'abast de l'organització, si no que tampoc haurien de variar les activitats pròpies que es poguessin dur a terme al seu municipi**, durant el dia de la prova (mercats, activitats culturals, etc).

5. Ciclisme com producte diversificador i desestacionalitzador

Sens dubte i de tots és sabut, que el ciclisme és un producte diversificador i desestacionalitzador de la nostra oferta turística.

La data de la nostra prova (22 d'octubre) és estratègica; a falta de dies del tancament de la major part de la nostra planta hotelera, però també amb un repunt dels cicloturistes que arriben a l'illa per gaudir de les darreres setmanes de temps estiuenc.

La nostra prova només dur disputades dues edicions, però ja en aquesta segona (2015) hi varen participar 455 ciclistes, dels quals, 80 eren de nacionalitat estrangera (15 nacionalitats diferents).

Tant és així, que la **Conselleria de Turisme** ens ha transmès amb diverses ocasions, la seva **intenció de promocionar la TT4500 a diferents fires internacionals i donar-li projecció per poder créixer en participació estrangera els propers anys**.

FORMULA PROPOSADA

Les motivacions exposades anteriorment ens han conduït a proposar una fórmula novadora que permeti dur a terme aquesta prova cicloesportiva, que per altra banda ja està reglamentada com a "proves cicloturistes de velocitat lliure" als diferents reglaments ciclistes de la *Unió Ciclista Internacional*, *Real Federación Española de Ciclismo* i *Federació de Ciclisme de les Illes Balears*. Les característiques tècniques d'aquesta nova fórmula, serien les següents:

1. Sortida dins un interval horari

Els participants (tant de la **TT4500** com de la **TT3000**) no tendrien una sortida unificada a una hora determinada, sinó que s'establiria un interval horari dins el qual, el participant efectuaria la sortida de manera voluntària.

Aquest **interval** l'establiríem **entre les 8:00h i les 9:30h**.

En cas de que un grup nombrós de ciclistes volguessin sortir al mateix temps, l'organització establirà una **quota màxima d'entre 25-30 ciclistes, separats del/dels següent/s en sortir, en un mínim de 3 min**.

Què aconseguim amb aquesta nova fórmula?

- Per una banda s'estableix un fluxe discontinu de ciclistes, sense grans pilots, que no dificulten el tràfic regular de vehicles. (Hem de pensar que ens trobam a finals d'octubre, a primera hora del matí i que en arribar al primer coll de muntanya, km 14 aprox., la disgregació dels diferents grups serà absoluta.
- Per altra banda, restam competitivitat a la prova, ja que al llarg del recorregut, un ciclista es pot trobar amb altres, sense saber si han sortit amb anterioritat o posterioritat a ell i si fa una prova o l'altra.
- El ciclista és informat en tot moment que va amb tràfic obert i per tant, ha de complir amb les normes de trànsit i seguretat.

Aquesta fórmula novedosa a Espanya, és emprada a altres cicloesportives de gran renom a Europa, com és el cas de: *l'Amstel Gold Touring* (Holanda), *Paris-Roubaix* (França), *Ronde Van Vlanderen* (Bèlgica), etc.

2. Dades generals de la prova

- Títol de la prova: **TRANSTRAMUNTANA 4500**
- Entitat organitzadora: **CLUB CICLISTA ARENAL**
- Responsable de la prova: **Andreu Canals Salvà**
- Data celebració: **dissabte 22 d'octubre de 2016**
- Lloc de sortida i arribada: **Hotel HOPOSA UYAL (Paseo Londres 68-70. Port de Pollença).**
- Hora de sortida primer ciclista: **8:00h**
- Nombre de participants: **400-500 aprox.**

3. Recorregut i horari

Sortida a les 8:00 h de l'Hotel HOPOSA UYAL en direcció Pollença – Escorca – Puig Major – Soller – Deià – Coll d'en Claret – Banyalbufar – Estellencs – Andratx – Sa Coma – Es Capdellà – Galilea – Puigpunyent – Sa Granja – Esporles – s'Esglaieta – Palmanyola – Coll de Sóller – Sóller – Puig Major – Escorca – Pollença – Port de Pollença- Hotel HOPOSA UYAL.

En arribar a la localitat de Valldemossa, els participants de la **TT3000** voltaran en direcció en aquesta localitat, enlloc d'anar cap al Coll d'en Claret i es dirigiran de manera directa a s'Esglaieta, completant a partir d'aquí el recorregut, igual que a la **TT4500**.

4. Dispositiu de seguretat i assistència

- **Ambulàncies:** La prova comptarà amb l'assistència de 3 ambulàncies (1 tipus C SVA + 2 tipus B SVB) + 1 metge.
- **Motocicletes d'enllaç:** 6 motos enllaç amb el corresponent peto i bandera indicativa.

- **Cotxes d'assistència:** 2 cotxes d'enllaç i assistència + 2 cotxes obre carrera (un per TT4500 i un per TT3000) + 2 furgonetes "fi de prova" (una per TT4500 i una per TT3000, per retirats).
- **Vehicles d'assistència mecànica:** *Campagnolo* ens ofereix aquest servei que tindrà 2 cotxes + 1 furgoneta.
- **Senyalítica:** la prova estarà senyalitzada en la seva totalitat, mitjançant senyalítica vertical que es retirarà en acabar la prova.
- **Protecció Civil:** Es posarà en coneixement del servei de Protecció Civil de cada localitat de pas de la prova, els horaris de pas dels ciclistes i es sol·licitarà la seva col·laboració.
- **Horaris límit de pas:** Per qüestions de seguretat i logística, s'establiran uns horaris màxim de pas, coincidents amb els avituallaments de la prova.

CONTROLS D'ELIMINACIÓ

Avituallament Ca'n Costa (Km 76): 12.30 h (TT4500) / 13.00 horas (TT3000).

Avituallament Sa Coma (Km 125): 13.15 h (TT4500).

Avituallament Sa Granja (Km 147): 14.50 h (TT4500).

Avituallament Coll de Sóller (Km 168 / 100): 16.00 h (TT4500 y TT3000).

Avituallament Gorg Blau (Km 199 / 130): 17.30 h (TT4500 y TT3000).

5. Assegurances

- **Ciclistes federats:** La seva llicència cobreix la cobertura d'accidents.
- **Ciclistes no federats:** L'organització contractarà una cobertura d'assistència mèdica a centres concertats per aquests participants.
- **Assegurança RC:** L'organització contractarà una assegurança de responsabilitat civil de la prova, segons *Llei 7/2013, de 26 de novembre, de règim jurídic d'instal·lació, accés i exercici d'activitats a les Illes Balears, disposició adicional 3^a*, per un capital mínim de 900.000 € i que garanteixi un mínim per víctima de 150.000 €.

6. Obligacions dels participants

Tots els participants, hauran **d'observar escrupolosament les disposicions de la Llei de la Seguretat Viària i el seu Reglament**. La prova discorre per **carreteres obertes al trànsit**. A qui no compleixi la llei serà expulsat de la marxa i de les edicions posteriors. En realitzar la inscripció, el participant accepta també l'ANNEX DE DESCÀRREC DE RESPONSABILITATS d'aquest Reglament, assumint tots i cadascun dels punts que hi figuren. Mitjançant aquest document el participant declararà que assumeix els riscos inherents a la participació en una prova oberta al trànsit, i que exclou l'organització de la prova de responsabilitats per qualsevol incidència o accident derivat de la seva participació i que està d'acord amb el reglament de la mateixa.

De manera estricta, s'eliminarà de la prova en aquells participants que :

- No utilitzin el casc.
- No respectin el codi de circulació.
- No respectin les consignes de seguretat indicades per forces de l'ordre i per l'organització.
- No passin pel control de sortida.
- Embruten o degraden l'itinerari, llançant deixalles.
- Disposin de vehicle de suport propi, entorpint la marxa de la resta.
- Per comportaments antiesportius o de falta de respecte cap als organitzadors i/o la resta de participants i altres usuaris de la via pública.
- Comportaments que impedeixin el normal desenvolupament de la prova i que vagin en contra del present reglament.

Els membres de l'organització, prendran nota d'aquells que realitzin algunes de les conductes indicades anteriorment. L'organització adquireix el compromís davant la resta de participants i de les autoritats, de sancionar de manera efectiva.

La penalització serà:

- Desqualificació de la prova, sense dret a diploma.
- Inclusió en els llistats dels participants sancionats, per a la posterior publicació.
- Prohibició de participar en ulteriors edicions de la prova.
- Les sancions imposades per les autoritats, a les quals per la seva actitud pogués fer-se mereixedor.