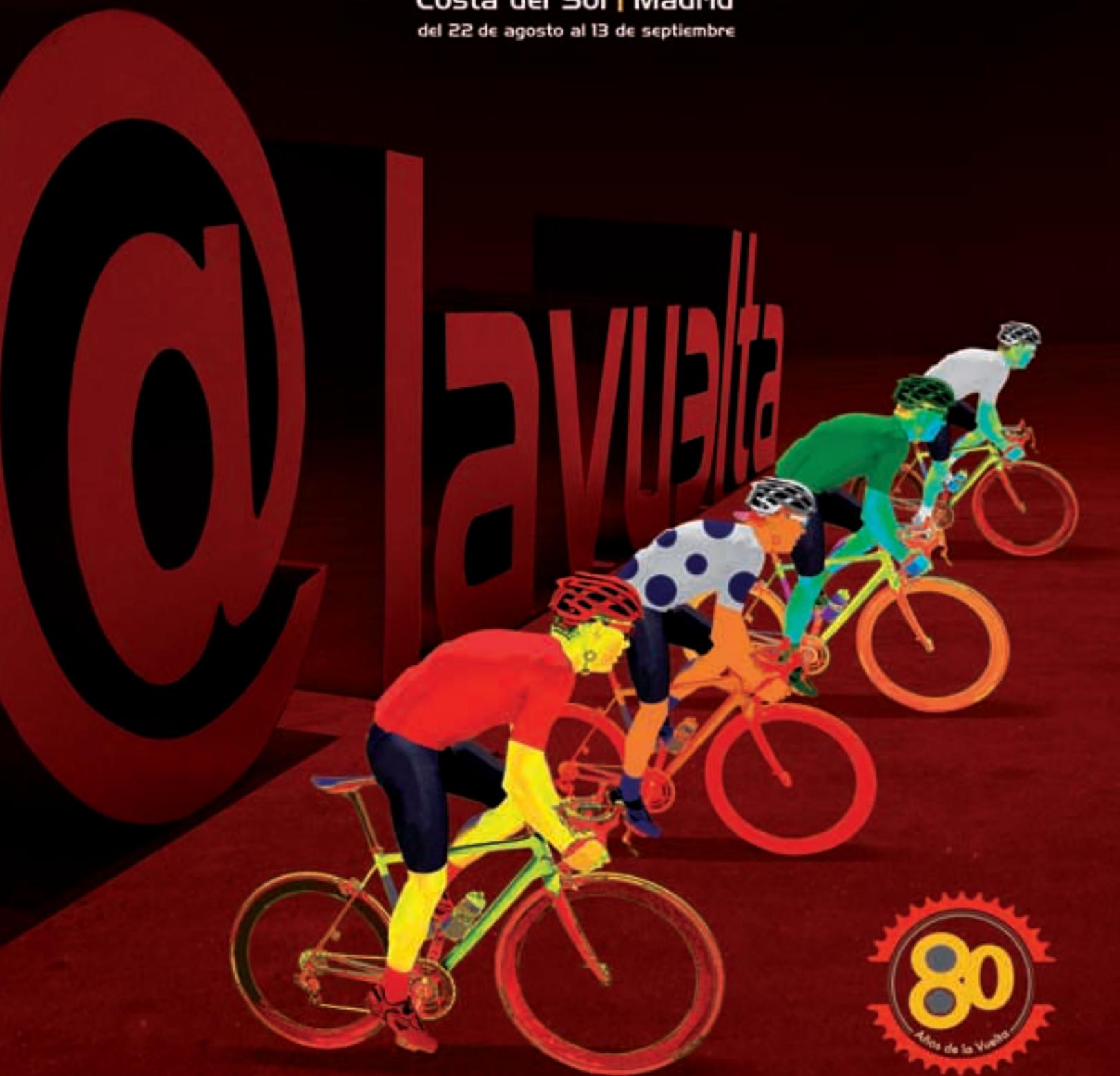




Costa del Sol | Madrid
del 22 de agosto al 13 de septiembre



REGLAMENTO

70 EDICIÓN VUELTA A ESPAÑA



REGLAMENTO, PREMIOS Y NORMATIVA TÉCNICO-DEPORTIVA

Índice	3
Reglamento 70 Edición Vuelta a España	4
Manual de normativa técnico-deportiva	12
Información sobre riesgos laborales	20

70^e ÉDITION VUELTA A ESPAÑA



RÈGLEMENT, PRIX ET NORME TECHNICO-SPORTIVES

Index	23
Règlement 70 ^e Édition Vuelta a España	24
Guide des règles technico-sportives	32
Information sur les risques professionnels	40

70 EDITION VUELTA A ESPAÑA



SPECIFIC REGULATIONS, AWARDS & TECHNICAL-SPORTS REGULATION HANDBOOK

Index	43
Specific Regulations 70 Edition Vuelta a España	44
Technical-sports regulation handbook	53
Information file on workplace safety risk	60

REGLAMENTO, PREMIOS Y NORMATIVA TÉCNICO-DEPORTIVA

Reglamento 70 Edición Vuelta a España	4		
Manual de normativa técnico-deportiva	12		
1. Introducción	12	4.2.1. Caravana de carrera	15
2. Dirección de carrera y personal oficial	13	4.2.2. Normas de circulación de vehículos	16
3. Salida	13	4.2.2.1. Etapas contrarreloj	17
3.1. Dispositivos de salida	13	4.2.3. El coche escoba	17
3.2. Acreditaciones	13	4.2.4. Vehículo fin de carrera	17
3.2.1. Acreditaciones personales	13	4.3. Prensa – Radio – TV – Fotógrafos	17
3.2.2. Acreditaciones de vehículos	14	4.3.1. Motos	17
3.3. Ruta alternativa aconsejada	14	5. Llegada	19
4. Carrera / recorrido	14	5.1. Acceso a línea de meta	19
4.1. Conductores y pilotos	14	5.2. Colocación de fotógrafos en calzada de meta	19
4.2. En carrera	14	6. Situaciones especiales	19
		Información sobre riesgos laborales	20

REGLAMENTO

Autoridades Federativas
 CONSEJO DE CICLISMO PROFESIONAL de la REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CICLISMO.
 UNION CICLISTA INTERNACIONAL (U.C.I.)

- Entidad organizadora: Unipublic, S.A.U.
- Licencia R.F.E.C.: M-I
- Domicilio Social: C/ Isla de El Hierro 7.
28703 SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES (ESPAÑA)
- Tel.: +34 912 301 431 • Fax: +34 912 775 745
- Edición y denominación de la prueba:
70ª VUELTA A ESPAÑA.
- Categoría UCI: UCI WORLD TOUR (UWT) Calendario Mundial.
- Fechas: del 22 de agosto al 13 de septiembre de 2015
- E-mail: sfernandez@unipublic.es

FECHAS Y RECORRIDO

ETAPA	FECHA	DÍA	RECORRIDO	Kms.
1	22 de agosto	Sábado	Puerto Banús - Marbella. C.R.E.	7,4
2	23 de agosto	Domingo	Alhaurín de la Torre – Caminito del Rey	158,7
3	24 de agosto	Lunes	Mijas - Málaga	158,4
4	25 de agosto	Martes	Estepona – Vejer de la Frontera	213,6
5	26 de agosto	Miércoles	Rota – Alcalá de Guadaíra	167,3
6	27 de agosto	Jueves	Córdoba – Sierra de Cazorla	200,3
7	28 de agosto	Viernes	Jódar – La Alpujarra	191,1
8	29 de agosto	Sábado	Puebla de Don Fadrique - Murcia	182,5
9	30 de agosto	Domingo	Torrevieja – El Poble Nou de Benitatxell, Alto de Puig Llorença. Cumbre del Sol	168,3
10	31 de agosto	Lunes	Valencia – Castellón	146,6
	1 de septiembre	Martes	Descanso	
11	2 de septiembre	Miércoles	Andorra la Vella – Cortals d' Encamp	138
12	3 de septiembre	Jueves	Escaldes-Engordany. Andorra - Lleida	173
13	4 de septiembre	Viernes	Calatayud – Tarazona	177
14	5 de septiembre	Sábado	Vitoria-Gasteiz – Alto Campoo. Fuente del Chivo	215
15	6 de septiembre	Domingo	Comillas – Sotres. Cabrales	175,8
16	7 de septiembre	Lunes	Luarca – Ermita de Alba. Quirós	185
	8 de septiembre	Martes	Descanso	
17	9 de septiembre	Miércoles	Burgos – Burgos. C.R.I.	38,7
18	10 de septiembre	Jueves	Roa - Riaza	204
19	11 de septiembre	Viernes	Medina del Campo – Ávila	185,8
20	12 de septiembre	Sábado	San Lorenzo de El Escorial - Cercedilla	175,8
21	13 de septiembre	Domingo	Alcalá de Henares – Madrid	97,8
			TOTAL APROX.	3.360,1

CORREDORES Y EQUIPOS

- Corredores por equipo **9**
- Personal Técnico por equipo **14**
- Categoría de equipos
UCI Pro Teams y Continentales Prof. UCI
- Coches seguidores por equipo **2**

CLASIFICACIONES Y JERSEYS

- General Individual por Tiempos **Maillot rojo**
- General Individual por Puntos **Maillot verde**
- General Individual de la Montaña **Maillot de lunares**
- General Individual de la Combinada **Maillot blanco**
- General por Equipos

LUGAR Y FECHA DE LAS INSCRIPCIONES

- Palacio de Congresos y Exposiciones
C/ José Meliá, 2
29603 Marbella (Málaga)
- Fecha: 20 de agosto – Hora: 10:00 a 14:00 h.

LUGAR Y FECHA DE LAS REUNIONES OFICIALES

- Palacio de Congresos y Exposiciones
C/ José Meliá, 2
29603 Marbella (Málaga)
- Colegio de Comisarios: 21 de agosto - 10:00 a.m.
- Dirección General, Directores Deportivos, Colegio de Comisarios:
21 de agosto - 12:00 a.m.

Baremo de sanciones:

Reglamento del Deporte Ciclista de la UCI.

Frecuencia Radio Vuelta: 80,800 mhz

Artículo 1. ORGANIZACIÓN

La prueba está organizada por Unipublic, S.A.U. y se disputa bajo la autoridad deportiva de la Unión Ciclista Internacional y sus reglamentos del deporte ciclista. El presente reglamento particular recoge las peculiaridades de la 70ª edición de la carrera. Para todo lo no previsto en este reglamento particular se recurrirá al citado Reglamento de la UCI.

Artículo 2. TIPO DE CARRERA

1. La carrera está reservada a corredores élite y está inscrita en el Calendario Mundial UCI.
2. Conforme al Título II de los reglamentos de la UCI, la carrera atribuye los puntos previstos en el artículo 2.10.002 y anexo para la clasificación mundial UCI.
3. En caso de un incidente imprevisto que pudiera falsear el desarrollo de la carrera en general o en particular el de una etapa, la Dirección General, de acuerdo con el Presidente del Colegio de Comisarios, podrá:
 - a. Modificar el recorrido.
 - b. Determinar una neutralización temporal de la etapa.
 - c. Considerar la etapa como no disputada.
 - d. Anular una parte de la etapa, así como todos los resultados de las clasificaciones intermedias eventuales y dar una nueva salida, en la proximidad del lugar del incidente.
 - e. Conservar los resultados establecidos en el momento del incidente.
 - f. Dar una nueva salida, teniendo en cuenta las diferencias existentes en el momento del incidente.

Artículo 3. PARTICIPACIÓN

1. Conforme al artículo 2.1.005 del reglamento de la UCI, la carrera está abierta a la participación, por invitación del organizador, de equipos de categoría Pro Team y Continental Profesional UCI que participen en el programa del pasaporte biológico de la UCI.
2. Conforme al artículo 2.2.003 del Reglamento de la UCI el número de corredores por equipo se fija en 9 corredores.
3. Los corredores, Directores Deportivos, personal técnico de los Equipos participantes y seguidores en general, por el hecho de inscribirse o acreditarse en la carrera declaran conocer el presente Reglamento y se comprometen a aceptar íntegramente cuanto en el mismo se especifica, así como los Reglamentos del Consejo de Ciclismo Profesional de la RFEC y los de la UCI. Declaran así mismo conocer el "Manual de seguridad y normativa técnico-deportiva" que se entrega en la reunión de directores y que incluye un plan de previsión de riesgos.
4. La totalidad de los integrantes de los Equipos, y específicamente sin excepción los Corredores y los Directores Deportivos, deberán estar alojados en los hoteles designados por la Organización desde y para la cena del miércoles día 19 de agosto.

5. Abandonos.

Todo corredor que abandone la carrera durante el desarrollo de una etapa deberá entregar su número de identificación y transponder a un Comisario o al conductor del coche escoba. Dicho número de identificación y transponder será entregado al Juez de Llegada al término de la etapa.

El corredor que abandone la carrera, por la causa que sea, no podrá disputar otras competiciones ciclistas mientras se desarrolle la misma. En aplicación del artículo 2.6.026 del reglamento del Deporte Ciclista UCI, un corredor, de acuerdo con su director deportivo, puede solicitar una exención, que debe ser concedida por la UCI después de consultar con la Dirección de Carrera y el Presidente del Colegio de Comisarios.

6. No inscripción y exclusiones.

- a. Según el artículo 2.2.010 bis del Reglamento del Deporte Ciclista UCI, sin perjuicio de las sanciones y multas disciplinarias previstas, la Dirección de la Carrera puede rechazar la participación en la Vuelta a España – o excluir de la misma – a un equipo o equipos o a sus integrantes cuya presencia pueda atentar a la imagen o reputación del ciclismo, del organizador o de la carrera, especialmente por hechos referidos a la violación de los reglamentos antidoping. La exclusión durante el transcurso de la carrera se decide por decisión conjunta del Presidente del Colegio de Comisarios y la organización.
- b. Lo mismo sucederá para los equipos o cualquiera de sus miembros que infrinjan los principios generales de la carrera, tanto en lo que se refiere a las normas generales del presente reglamento como a las normas de régimen interior, a saber entre otras:
 - i. Infracciones a la ley española.
 - ii. Presentación indecente o comportamiento incorrecto.
 - iii. Actos de vandalismo cometidos en o fuera de carrera.
 - iv. Actos contra el fair play y la buena fe de las partes.
- c. El rechazo o la exclusión es declarado por el Director de la carrera o por la UCI. Si el (los) miembro(s) o equipo(s) en cuestión no está(n) de acuerdo en abandonar la carrera, el director de la misma o la UCI someterán la cuestión al Tribunal de Arbitraje del Deporte (TAS), pudiendo hacerlo ante un árbitro único y por un procedimiento urgente.
- d. El hecho de participar en la Vuelta a España significa, para cada uno de los miembros de los equipos y más en general para cualquier acreditado, el conocimiento y la aceptación del presente reglamento deportivo así como la aceptación de las consecuencias que se deriven de su violación.

7. Imagen

Cada equipo participante, y en consecuencia los corredores que lo integran, reconocen que su participación en la carrera autoriza al organizador como titular de todos los derechos de comunicación pública de la carrera a reproducir y representar, sin ninguna contraprestación económica, sus nombres, voz, imagen, biografías, historial deportivo así como las marcas de sus equipos y sponsors, bajo cualquier forma, formato o soporte, actual o futuro, para cualquier difusión al público en el mundo entero, incluidos usos publicitarios o

comerciales sin más limitaciones que las aquí contempladas y durante todo el tiempo acordado actualmente a estos usos por las disposiciones legislativas y reglamentarias, al objeto de permitir la difusión y promoción de la Vuelta a España.

En las cesiones a terceros por el organizador con objeto publicitario o promocional de los derechos expresados en el párrafo anterior, no se autorizará al tercero a utilizar el nombre, la voz, imagen, biografía, historial deportivo, marca de sus equipos o sponsors para una asociación directa o indirecta entre este corredor, marca del sponsor o equipo y el producto o servicio, marca o nombre comercial de dichos terceros sin la autorización expresa del corredor, equipo o sponsor en cuestión.

Con excepción de libros, B.D. bajo cualquier forma de edición, videocasetes, CD-Rom, DVD, videogramas o videodiscos, bajo cualquier soporte o formato, referidos a Vuelta a España total o parcialmente, el organizador no explotará ni autorizará la explotación de la imagen individual de un corredor.

Artículo 4. OFICINA PERMANENTE

1. Todas las personas integrantes del Equipo inscrito en la prueba han de estar en posesión de una licencia expedida por una Federación Nacional perteneciente a la Unión Ciclista Internacional, extendidas según el Reglamento UCI. y específicamente según los artículos I.1.006, I.1.010, I.1.022, I.1.023. y declaran conocer sus reglamentos.

La organización no se hace responsable de los accidentes de que pudieran ser causa o víctima los corredores, personal técnico de los equipos y seguidores en general de la carrera. Corredores y personal técnico han de estar, según el artículo I.1.006 del reglamento UCI, adecuadamente cubiertos por su seguro personal para el riesgo de accidentes y para su responsabilidad civil.

2. Para retirar los dorsales, placas de cuadro y transponders, el Director Deportivo debe presentar al Colegio de Comisarios las licencias originales de los corredores y del staff técnico.

3. Dirección de carrera y personal oficial

La entidad organizadora de la carrera es la responsable de la Dirección General de la misma y de su correcto desarrollo. Está representada en la prueba por:

- El Director General
- Los Directores Técnicos.
- Los Reguladores de circulación en carrera.

El responsable de asegurar el respeto al reglamento y el control deportivo de la prueba, en colaboración con la Dirección General de la misma, es el Colegio de Comisarios, integrado por:

El Presidente del Colegio de Comisarios y los Comisarios Internacionales UCI. El Colegio de Comisarios contará con el apoyo de:

- El Comisario-Juez de Llegada y su adjunto.
- Los cuatro Comisarios en moto.
- El Comisario-Cronometrador y su adjunto.

4. Dorsales, placas de cuadro y transponders.
 - a. Para su identificación, la Organización facilitará a los corredores 2 dorsales, 1 placa de cuadro para las bicicletas y 1 transponder personal. En caso de pérdida de alguno de estos elementos, se podrá pedir la reposición en el control de firma del día siguiente.
 - b. Los corredores deben procurar que su número de identificación (dorsales y placas) esté siempre bien visible y legible. El número de identificación debe estar bien colocado, y no puede estar plegado, recortado o transformado, respetando la publicidad que pueda figurar en el mismo.
 - c. La placa de cuadro deberá colocarse en la parte delantera del cuadro de la bicicleta (caso de imposibilidad, en otro lugar) de manera visible.
 - d. Los transponders, de uso obligatorio en todas las etapas, incluida la contrarreloj individual, se colocarán sin manipularlos en el lugar y forma establecida por los técnicos de la organización. En caso de pérdida o extravío del transponder durante el desarrollo de una etapa, el corredor o su director lo advertirá a alguno de los miembros del Colegio de Comisarios. Estos aplicarán el mismo tratamiento al transponder que al dorsal y placa de cuadro, aplicando el Baremo de Penalizaciones previsto en el artículo 12.1.040, punto 4 y 5 del reglamento UCI.
 - e. En las etapas Contrarreloj Individual, los corredores llevarán un solo dorsal y el transponder que también facilitará la Organización. La placa de cuadro no será obligatoria.

Artículo 5. ORDEN DE SALIDA EN LAS CONTRARRELOJ

1. El Director General de la Carrera, en colaboración con el Colegio de Comisarios, fijará el orden de salida de la contrarreloj por equipos en la primera etapa. Los equipos saldrán cada cuatro minutos. Los tiempos, que se tomarán sobre el quinto corredor del equipo que pase la línea de llegada, cuentan para la Clasificación General Individual por Tiempos y para la Clasificación General por Equipos. Los tiempos de los corredores descolgados se establecerán por su valor real.
2. En la etapa 17 el orden de salida será el inverso a la Clasificación General Individual por Tiempos habida al término de la etapa anterior. El Colegio de Comisarios confeccionará dicho orden, pudiendo modificarlo cuando haya corredores de un mismo equipo que se sucedan. Los corredores saldrán cada minuto, salvo para los 30 últimos (treinta primeros de la Clasificación General Individual por Tiempos), que lo harán cada dos minutos.
3. Los tiempos son tomados a las centésimas de segundo.

Artículo 6. RADIOVUELTA y VEHÍCULOS SEGUIDORES

1. Radio Vuelta emite en la frecuencia 80,800 mhz.
2. Todos los vehículos seguidores deberán ir provistos de receptor de radio Vuelta, de la correspondiente placa

distintiva y sus ocupantes deberán llevar el credencial que les facilite la Organización, sin cuyos requisitos, ni unos ni otros podrán seguir la carrera.

3. Ningún vehículo podrá adelantar a los vehículos de Dirección de Carrera o del Colegio de Comisarios sin autorización, y en ningún caso cuando enarboles bandera roja.
4. Está prohibido asomarse por las ventanillas de los vehículos, debiendo los pasajeros mantenerse en el interior de los mismos.
5. Queda totalmente prohibida la distribución de cualquier clase de propaganda desde los vehículos seguidores, así como tirar cualquier objeto que sea a lo largo del recorrido.
6. El incumplimiento de las obligaciones descritas en este reglamento por los vehículos de equipo y vehículos seguidores, exonerará de responsabilidad a la Organización, recayendo en quien lo incumpla la única y exclusiva responsabilidad de todo ello.

Artículo 7. ASISTENCIA TÉCNICA NEUTRA y VEHÍCULOS DE EQUIPO

1. El servicio de asistencia técnica está cubierto por Shimano-Macario, quien pone a disposición 4 vehículos completamente equipados. Para algunas etapas de especial dificultad se pondrán también a disposición de la carrera dos motos que prestarán asistencia neutra.
2. Tal como prevé el reglamento, cada equipo puede llevar para su servicio en carrera dos vehículos, debidamente acreditados, con material de repuesto en cada uno de ellos. En estos vehículos, reservados para el Director Deportivo y sus técnicos podrán viajar un máximo de cuatro personas por vehículo. Las plazas están reservadas para el personal acreditado y eventualmente para invitados del Grupo Deportivo debidamente acreditados por la Organización. Salvo las personas mencionadas, está totalmente prohibido llevar otros pasajeros en estos vehículos. Los Directores Deportivos serán responsables del cumplimiento de esta norma.

Artículo 8. LLEGADAS EN ALTO

El artículo 2.6.027 no se aplica en las llegadas en alto. Estas son las llegadas en alto de la presente edición:

- 23 de Agosto de 2015
Etapa 2ª – Alhaurín de la Torre – Caminito del Rey 158,7 km
- 25 de Agosto de 2015
Etapa 4ª – Estepona – Vejer de la Frontera 213,6 km
- 27 de Agosto de 2015
Etapa 6ª – Córdoba – Sierra de Cazorla 200,3 km
- 28 de Agosto de 2015
Etapa 7ª – Jódar – La Alpujarra. 191,1 km
- 30 de Agosto 2015
Etapa 9ª – Torrevieja – El Poble Nou de Benitatxell, Alto de Puig Llorença. Cumbre del Sol 168,3 km

- 2 de Septiembre de 2015
Etapa 11ª – Andorra la Vella – Cortals d' Encamp 138 km
- 5 de Septiembre de 2015
Etapa 14ª – Vitoria-Gasteiz - Alto Campoo. Fuente del Chivo 215 km
- 6 de Septiembre de 2015
Etapa 15ª – Comillas – Sotres. Cabrales 175,8 km
- 7 de Septiembre de 2015
Etapa 16ª – Luarca – Ermita de Alba. Quirós 185 km

Artículo 9. MODALIDADES DE AVITUALLAMIENTO

1. EN LAS ETAPAS CONTRARRELOJ INDIVIDUAL

El organizador de acuerdo con el Colegio de Comisarios comunicará la víspera de la etapa contrarreloj individual 17ª (9 de septiembre de 2015, Burgos – Burgos) las modalidades de avituallamiento, teniendo en cuenta las condiciones atmosféricas.

2. EN LAS DEMÁS ETAPAS

Los corredores podrán efectuar el avituallamiento desde los vehículos de sus directores deportivos. Los corredores deberán descolgarse hasta la altura de los coches de sus Directores Deportivos, detrás del coche del Comisario.

Si se ha formado un grupo de escapados de 15 corredores o menos, está autorizado el avituallamiento en cola de este grupo.

Además del avituallamiento desde el vehículo, la Organización marcará unas zonas en función de la distancia de la etapa que estarán debidamente señalizadas mediante pancartas. El avituallamiento se realizará pie a tierra por el personal auxiliar de los equipos acreditados en la carrera, y efectuándose en un solo lado de la calzada, obligatoriamente del lado derecho, según el sentido de la circulación establecido en el país.

Está prohibido el avituallamiento durante los ascensos y descensos de los puertos, así como en los primeros 50 km y en los últimos 20 km de cada etapa.

La Dirección de Carrera y el Colegio de Comisarios podrán modificar las distancias de los avituallamientos en función del desarrollo de las etapas, la topografía de las mismas, las condiciones climatológicas o cualquier otra circunstancia excepcional.

Artículo 10. BONIFICACIONES

Al amparo de los artículos 2.6.019 a 2.6.021 del Reglamento UCI y a la derogación acordada por el Consejo de Ciclismo Profesional de la UCI, se otorgan bonificaciones en las llegadas de todas las etapas excepto en las etapas 1ª y 17ª, a razón de 10, 6 y 4 segundos respectivamente a los tres primeros corredores clasificados.

En dichas etapas se otorgan también bonificaciones en un sprint intermedio, a razón de 3, 2 y 1 segundos respectivamente en cada sprint a los tres primeros corredores clasificados.

Artículo 11. CIERRE DE CONTROL

Se establece un cierre de control por cada etapa, basado en el tiempo empleado por el vencedor de cada etapa. Los baremos de cierre de control se aplicarán en función de la media horaria conseguida por el ganador de la etapa así como de la naturaleza y dificultad de la etapa. Según el artículo 2.6.032 del Reglamento de la UCI, sólo en casos excepcionales, imprevisibles y de fuerza mayor, el Colegio de Comisarios, de acuerdo con la Dirección de Carrera, podrá prorrogar los baremos establecidos.

Etapa		Grupos					
		1	2	3	4	5	6
1ª	Puerto Banús – Marbella. C.R.E.						X
2ª	Alhaurín de la Torre – Caminito del Rey			X			
3ª	Mijas – Málaga		X				
4ª	Estepona – Vejer de la Frontera	X					
5ª	Rota – Alcalá de Guadaíra	X					
6ª	Córdoba – Sierra de Cazorla			X			
7ª	Jódar – La Alpujarra			X			
8ª	Puebla de Don Fadrique – Murcia		X				
9ª	Torrevieja – El Poble Nou de Benitatxell, Alto de Puig Llorença. Cumbre del Sol		X				
10ª	Valencia – Castellón		X				
11ª	Andorra la Vella – Cortals d' Encamp					X	
12ª	Escaldes-Engordany. Andorra - Lleida	X					
13ª	Calatayud – Tarazona			X			
14ª	Vitoria-Gasteiz – Alto Campoo. Fuente del Chivo			X			
15ª	Comillas – Sotres. Cabrales				X		
16ª	Luarca – Ermita de Alba. Quirós				X		
17ª	Burgos – Burgos. C.R.I.						X
18ª	Roa – Riaza				X		
19ª	Medina del Campo - Ávila		X				
20ª	San Lorenzo de El Escorial – Cercedilla				X		
21ª	Alcalá de Henares – Madrid	X					

GRUPO 1 (Etapas sin dificultad)

Igual o inferior a 34 km/h

De 34 a 36 km/h

De 36 a 38 km/h

De 38 a 40 km/h

De 40 a 42 km/h

De 42 a 44 km/h

De 44 a 46 km/h

De 46 a 48 km/h

Superior a 48 km/h

Baremo:

7%

8%

9%

10%

11%

12%

13%

14%

15%

GRUPO 2 (Etapas dificultad media)

Igual o inferior a 34 km/h

De 34 a 36 km/h

De 36 a 38 km/h

De 38 a 40 km/h

De 40 a 42 km/h

De 42 a 44 km/h

De 44 a 46 km/h

Superior a 46 km/h

Baremo:

6%

7%

9%

11%

13%

15%

17%

19%

GRUPO 3 (Etapas difíciles)

Igual o inferior a 32 km/h

De 32 a 34 km/h

De 34 a 36 km/h

De 36 a 38 km/h

De 38 a 40 km/h

De 40 a 42 km/h

Superior a 42 km/h

Baremo:

8%

9%

10%

12%

14%

16%

18%

GRUPO 4. (Etapas esp. de montaña)

Igual o inferior a 30 km/h

De 30 a 32 km/h

De 32 a 34 km/h

De 34 a 36 km/h

De 36 a 38 km/h

De 38 a 40 km/h

Superior a 40 km/h

Baremo:

9%

10%

11%

13%

14%

16%

18%

GRUPO 5. (Etapas difíciles de montaña) Baremo:

Igual o inferior a 30 km/h

De 30 a 32 km/h

De 32 a 34 km/h

De 34 a 36 km/h

De 36 a 38 km/h

De 38 a 40 km/h

Superior a 40 km/h

15%

16%

17%

19%

20%

21%

22%

GRUPO 6. Etapa C.R.E. - Etapa C.R.I.

Se aplicará el 40% en la CRE

Se aplicará el 35% en la CRI

Artículo 12. CLASIFICACIONES**A. SE DISPUTAN LAS SIGUIENTES CLASIFICACIONES:****1. Clasificación general individual por tiempos.**

Se obtendrá mediante la suma de los tiempos invertidos en todas las etapas por cada corredor, teniendo en cuenta las bonificaciones y penalizaciones que les correspondan, siendo mejor clasificado el corredor que menos tiempo haya totalizado.

Caso de empate entre dos o más corredores, se resolverá teniendo en cuenta las centésimas de segundo obtenidas en las etapas contrarreloj individual, siendo mejor clasificado el que menos centésimas haya totalizado. Si persiste el empate, o si aún no se ha disputado alguna contra reloj individual, se desempatará por la suma de los puestos obtenidos en las etapas, y en último caso, por el mejor puesto obtenido en la última etapa disputada.

Salvo casos excepcionales que resolverá el Colegio de Comisarios, todas las penalizaciones en tiempo que corresponden a los corredores se aplicarán en la Clasificación General Individual por Tiempos habida después de cada etapa.

2. Clasificación general individual por puntos.

Se obtendrá sumando los puntos obtenidos por cada corredor en cada una de las 20 etapas y en todos los sprints intermedios. Si en una llegada se produce un ex-aequo en alguno de los puestos de la puntuación mencionada, a cada uno de los corredores comprendidos dentro del ex-aequo se le otorgarán los puntos correspondientes al puesto donde se inicie el mismo.

Baremos de puntos por etapa:

1º	25 puntos	9º	7 puntos
2º	20 puntos	10º	6 puntos
3º	16 puntos	11º	5 puntos
4º	14 puntos	12º	4 puntos
5º	12 puntos	13º	3 puntos
6º	10 puntos	14º	2 puntos
7º	9 puntos	15º	1 punto
8º	8 puntos		

Baremo de puntos por sprints intermedios:

1º	4 puntos
2º	2 puntos
3º	1 punto

Será mejor clasificado el corredor que obtenga mayor puntuación, teniendo en cuenta las penalizaciones de puntos previstas en el baremo de penalizaciones de la UCI. Conforme al artículo 2.6.017 del Reglamento UCI, si se produce empate entre dos o más corredores, se resolverá aplicando los criterios siguientes:

- Número de victorias de etapa.
- Número de victorias en los Sprints Intermedios contemplados para la Clasificación General Individual por Puntos.
- Clasificación general por tiempos.

La Dirección General, de acuerdo con el Colegio de Comisarios, se reserva el derecho de desplazar, o de suprimir, ciertos sprints intermedios con puntos para esta clasificación.

3. Clasificación general individual del gran premio de la montaña.

Se obtendrá mediante la suma de los puntos obtenidos por cada corredor en los altos puntuables, siendo mejor clasificado el que más puntos haya conseguido. Caso de empate, se resolverá a favor del que haya conseguido primer puesto en la Cima Alberto Fernández. Si el empate continúa, serán desempatados sucesivamente, por los primeros puestos conseguidos en las llegadas de etapa en alto categoría especial y en los altos de 1ª, 2ª y 3ª categoría. De persistir el empate, se tendrá en cuenta el mejor puesto en la Clasificación General Individual por Tiempos.

Puntuaciones:

CIMA ALBERTO FERNÁNDEZ LLEGADA EN ALTO - CATEGORÍA ESPECIAL	LLEGADAS EN ALTO CATEGORÍA ESPECIAL
1º 20 puntos	1º 15 puntos
2º 15 puntos	2º 10 puntos
3º 10 puntos	3º 6 puntos
4º 6 puntos	4º 4 puntos
5º 4 puntos	5º 2 puntos
6º 2 puntos	

PUERTOS DE 1ª CATEGORÍA	PUERTOS DE 2ª CATEGORÍA	PUERTOS DE 3ª CATEGORÍA
1º 10 puntos	1º 5 puntos	1º 3 puntos
2º 6 puntos	2º 3 puntos	2º 2 puntos
3º 4 puntos	3º 1 punto	3º 1 punto
4º 2 puntos		
5º 1 punto		

Cima Alberto Fernández – Llegada en alto Categoría Especial (1):

Alto Ermita de Alba

Llegada en alto Categoría Especial (2):

Collada de la Gallina

Alto Campoo. Fuente del Chivo

Puertos de 1ª categoría (16):

Pto. del León

Alto de Capileira

Alto de Puig Llorença

Collada de Beixalis

Coll d' Ordino

Coll de la Rabassa

Alto Els Cortals d' Encamp

Alto de Beratón

Pto. del Escudo

Alto de Sotres

Alto de la Cobertoria

Pto. de la Quesera

Pto. de Navacerrada

Pto. de la Morcuera (x2)

Pto. de Cotos

Puertos de 2ª categoría (9):

Alto de Puig Llorença

Alto del Desierto de las Palmas

Alto de la Comella

Coll de Bóixols

Alto del Torno
 Alto de Piedratecha
 Alto del Tenebreo
 Alto del Cordal
 Alto de la Paramera

Puertos de 3ª categoría (17):

Alto de Ardales
 Alto de la Mesa
 Alto de Mijas
 Alto de Baeza
 Alto de Cazorla
 Pto. de los Blancos
 Alto de la Cresta del Gallo (x2)
 Pto. del Oronet
 Alto Collado de Oseja
 Alto del Moncayo
 Pto. Estacas de Trueba
 Alto de Aristébano
 Alto de Cabruña
 Alto Santibáñez de Ayllón
 Alto del Campanario
 Alto de Valdavia

4. Clasificación general individual “Combinada”.

Se obtendrá sumando los puestos que los corredores ocupen en las clasificaciones General Individual por Tiempos, General Individual por Puntos y General Individual de la Montaña. Para poder optar a esta clasificación el corredor debe figurar en las tres clasificaciones mencionadas. Si no hubiera ningún corredor que figurara en las tres, se tomará en consideración a los corredores que figuren en dos. En caso de empate, será líder de la Combinada el mejor clasificado en la Clasificación General por tiempos.

5. Clasificación por equipos en la etapa.

Se obtendrá mediante la suma de los tres mejores tiempos individuales de cada equipo en la etapa, siendo mejor clasificado el equipo que menos tiempo haya totalizado. Caso de empate, se resolverá a favor del equipo que haya obtenido menos puntos en la suma de los puestos de dichos tres corredores. De persistir el empate saldrá favorecido el equipo cuyo primer corredor haya obtenido mejor clasificación.

6. Clasificación general por equipos.

Se obtendrá por la suma de los tres mejores tiempos individuales de cada equipo en todas las etapas disputadas, siendo mejor clasificado el que haya totalizado menos tiempo. Caso de empate, se aplicarán los criterios siguientes hasta el desempate:

- Número de primeros puestos en la clasificación por equipos de etapa.
- Número de segundos puestos en la clasificación por equipos de etapa, etc.

De persistir el empate, saldrá favorecido el equipo cuyo primer corredor haya obtenido mejor puesto en la Clasificación General Individual por Tiempos.

Todo equipo reducido a menos de tres corredores, será eliminado de la clasificación general por equipos.

7. Premio de la combatividad.

Premia al corredor que se muestre como el más generoso en el esfuerzo. Este premio se establece para las veinte primeras etapas. Para la elección del corredor más combativo, diariamente un jurado presidido por el Director General de carrera y formado por los directores técnicos de carrera y el Presidente del Colegio de Comisarios designará los tres corredores que, a su juicio, hayan hecho méritos para merecer el premio diario. El público en televisión votará mediante un sistema telemático (Internet o telefonía) entre los tres corredores propuestos por el Jurado. El que más votos consiga será designado como Corredor más Combativo del día. En caso de empate, será el Director General de Carrera quien ejerza el voto de calidad para deshacer el empate. El corredor así designado, tendrá la obligación de acudir a la ceremonia de podium y llevará en la siguiente etapa en línea dorsal de fondo rojo.

El último día de la carrera, el Jurado decidirá a qué tres corredores son los merecedores de recibir el premio de “Corredor más combativo de la Vuelta”, siendo el público quien elija por los medios designados el ganador. El corredor designado “Corredor más combativo de la Vuelta”, tendrá la obligación de acudir a la ceremonia de podium final.

8. Premio a la deportividad.

El premio a la deportividad trata de valorar aquellos corredores que tienen un buen comportamiento deportivo o *fair play*. En 10 etapas que seleccione la organización se otorgará este premio, que será adjudicado al corredor que hasta esa etapa, lleve acumuladas menos sanciones y que esté mejor clasificado en la clasificación individual, o aquel que haya tenido un gesto deportivo destacable a juicio de un jurado compuesto por el director de carrera y los directores técnicos. El corredor así designado tendrá obligación de acudir a la ceremonia del pódium donde recibirá su trofeo.

B. JERSEYS

La Organización facilitará el jersey distintivo de líder de las distintas clasificaciones:

1. Líder de la Clasificación General Individual por TIEMPOS, de color rojo.
2. Líder de la Clasificación General Individual por PUNTOS, de color verde.
3. Líder de la Clasificación General Individual Premio de la MONTAÑA, de color blanco con topos azules.
4. Líder de la Clasificación General Individual COMBINADA, de color blanco.

Para el orden de prioridad de estos jerseys y los demás que deban ostentar los corredores en carrera, serán de aplicación los artículos 1.3.071 y 2.6.018 del reglamento de la UCI.

Si un corredor llegara a ostentar el liderato de dos o más clasificaciones, llevará el jersey que le corresponda de acuerdo con la prioridad descrita. En este caso, durante el transcurso de la etapa, el jersey será llevado por el siguiente corredor en esa clasificación general, que no ostente otro jersey de líder de otra clasificación o que no esté obligado a llevar otro jersey según lo establecido en el artículo 2.6.018. La renta diaria será repartida al 50 % entre el líder de la clasificación afectada y el portador del jersey.

Artículo 13. PREMIOS

Según el artículo 1.2.075 del reglamento UCI, los acuerdos para los gastos de participación de los equipos están fijados por un contrato entre éstos y Unipublic, S.A.U.

PREMIOS VUELTA CICLISTA A ESPAÑA 2015

Sección 1ª.- Premios etapas y clasificación general individual

CLASIFICACIÓN INDIVIDUAL ETAPAS		CLASIFICACIÓN GENERAL INDIVIDUAL	
1º	11.000€	1º	112.000€
2º	5.500€	2º	57.000€
3º	2.700€	3º	30.000€
4º	1.500€	4º	15.000€
5º	1.100€	5º	12.500€
6º	900€	6º	9.000€
7º	900€	7º	9.000€
8º	650€	8º	6.000€
9º	650€	9º	6.000€
10º al 20º (360€ x 11)	3.960€	10º al 20º (3.800€ x 11)	41.800€
Total por etapa	28.860€	TOTAL	298.300€
TOTAL 21 ETAPAS	606.060€		

Sección 2ª.- Premios Especiales

CLASIFICACIÓN GENERAL POR EQUIPOS		CLASIFICACIÓN GENERAL POR PUNTOS	
1º	12.500€	1º	11.000€
2º	7.500€	2º	5.000€
3º	5.500€	3º	2.000€
4º	4.300€	TOTAL	18.000€
5º	3.200€		
6º	2.200€	GENERAL COMBINADA	
7º	1.100€	1º	11.000€
8º	1.000€	2º	5.000€
TOTAL	37.300€	3º	2.000€
		TOTAL	18.000€
		SPRINTS INTERMEDIOS	
1º	400€	1º	135€
2º	200€	2º	45€
3º	100€	3º	25€
TOTAL	700€ x 21 etapas	TOTAL	(205€ x 19 x 1 sprint) 3.895€
		DORSAL MÁS COMBATIVO POR ETAPA	
1º	200€	1º	3.000€
TOTAL	(200€ x 20 etapas) 4.000€	TOTAL	3.000€

PREMIOS DE MONTAÑA

GENERAL PREMIO DE LA MONTAÑA		CIMA ALBERTO FERNÁNDEZ	
1º	13.000€	1º	1.000€
2º	6.600€	2º	520€
3º	3.500€	TOTAL	
TOTAL	23.100€	(Alto Ermita de Alba)	1.520€

PUERTOS DE CATEGORÍA ESPECIAL

PUERTOS DE CATEGORÍA ESPECIAL		PUERTOS PRIMERA CATEGORÍA	
1º	920€	1º	460€
2º	615€	2º	310€
TOTAL	(1.535€ x 2 puertos) 3.070€	TOTAL	(770€ x 16 puertos) 12.320€

PUERTOS SEGUNDA CATEGORÍA

PUERTOS SEGUNDA CATEGORÍA		PUERTOS TERCERA CATEGORÍA	
1º	230€	1º	115€
2º	155€	2º	80€
TOTAL	(385€ x 9 puertos) 3.465€	TOTAL	(195€ x 17 puertos) 3.315€

RENTA DIARIA LÍDERES

General Individual (160€ x 21)	3.360€
General por Puntos (100€ x 20)	2.000€
General Montaña (100€ x 20)	2.000€
General Combinada (70€ x 20)	1.400€
TOTAL	8.760€

PREMIO A LA DEPORTIVIDAD

Etapa 2 1º 100€	Etapa 14 1º 100€
Etapa 4 1º 100€	Etapa 15 1º 100€
Etapa 7 1º 100€	Etapa 16 1º 100€
Etapa 9 1º 100€	Etapa 18 1º 100€
Etapa 11 1º 100€	Etapa 21 1º 100€

RESUMEN PREMIOS

Clasificación General Individual	298.300€
Clasificación Individual Etapas	606.060€
Clasificación General por Equipos	37.300€
Clasificación General por Puntos	18.000€
Clasificación General de la Combinada	18.000€
Equipos por etapa	14.700€
Sprints Intermedios	3.895€
Dorsal más combativo por etapa	4.000€
Dorsal más combativo Vuelta 2015	3.000€
Clasificación General Premio de la Montaña	23.100€
Cima Alberto Fernández	1.520€
Puertos de Montaña	22.170€
Renta diaria Líderes	8.760€
Premio a la Deportividad	1.000€
TOTAL PREMIOS	1.059.805€

Artículo 14. ANTIDOPING

Se aplica íntegramente el reglamento antidoping de la UCI y la legislación antidopaje del Reino de España.

El control antidoping tiene lugar diariamente en el camión habilitado por la organización en la línea de meta.

Artículo 15. PROTOCOLO.

1. Por imperativo de las transmisiones televisivas, las operaciones protocolarias tendrán prioridad, desarrollándose en los cinco minutos inmediatos a la llegada.
2. Conforme señalan los artículos 1.2.112 y 1.2.113 del Reglamento UCI, han de presentarse diariamente a los actos protocolarios

al final de cada etapa el vencedor de la misma y los corredores líderes de las Clasificaciones Generales y premios descritos en los Artículos 12 y 13.

3. Igualmente acudirá al podium una representación del equipo ganador por equipos de la etapa del día anterior. Esta representación será de al menos tres corredores.
4. El vencedor de la etapa y el líder de la clasificación general individual acudirán diariamente al camión de la videoconferencia o, en su defecto, a la sala de prensa.
5. Además, al final de Vuelta, deberán acudir al podium para las ceremonias protocolarias el vencedor de la etapa final, los líderes de las cuatro clasificaciones generales individuales, 2º y 3º de la clasificación general individual por tiempos, el equipo vencedor de la clasificación general individual por Equipos (con la totalidad de corredores en carrera, más su Director Deportivo) y el corredor más combativo de la Vuelta.
6. Los portadores de los jerseys deberán llevar obligatoriamente el jersey de líder de la clasificación correspondiente desde el momento del control de firmas hasta la finalización de las ruedas de prensa de la etapa. Sin embargo, para la ceremonia de podium pueden acudir con el maillot de su equipo.

Artículo 16. SANCIONES

Se aplicará exclusivamente el baremo de sanciones de la UCI.

Artículo 17. OTRAS DISPOSICIONES

1. Control de firma.

Los corredores deberán presentarse al lugar señalado en el Libro de Ruta para la concentración de salida, con 45 minutos de antelación a la misma y firmar en la hoja de control. Esta quedará cerrada 5 minutos antes de la hora fijada para la llamada.

2. Desvío de vehículos.

Salvo los vehículos de Dirección de Carrera, Comisarios, Servicio Médico y el del Director Deportivo del corredor que llegue destacado en primera posición con un avance mínimo de al menos un minuto, todos los demás vehículos seguidores (incluidas las motos) deberán tomar obligatoria e inexcusablemente la desviación prevista por la Organización.

Si excepcionalmente en alguna etapa no se pudiera habilitar la desviación, los vehículos en fila de a uno y por la derecha, atenderán las instrucciones de la Dirección de Carrera y las de los Reguladores de la circulación.

3. Medios de comunicación.

Las entrevistas a corredores en carrera están prohibidas. Se aplicarán las disposiciones para carreras (Cahier des Charges) de la UCI en lo concerniente a entrevistas a los Directores Deportivos, circulación en carrera, motos fotógrafos, locutores de radio y televisión, y específicamente lo estipulado en los artículos 2.2.038 al 2.2.075 del reglamento UCI del deporte ciclista.

La desobediencia a las instrucciones o indicaciones de los Reguladores de la circulación en carrera, podrá significar la inmediata exclusión de la misma.

4. Túneles y pasos a nivel.

El paso de túneles será anunciado por la Organización al Presidente del Colegio de Comisarios. Está terminantemente prohibido atravesar un paso a nivel cerrado. Las reglas de aplicación son las establecidas en el artículo 2.3.035 del reglamento UCI.

Artículo 18. DISPOSICIÓN FINAL

Todos los casos no previstos en el presente Reglamento serán resueltos de acuerdo con los Reglamentos de la Unión Ciclista Internacional.

70 EDICIÓN VUELTA A ESPAÑA

MANUAL DE NORMATIVA TÉCNICO-DEPORTIVA



I. INTRODUCCIÓN

En el deseo de reducir al máximo las situaciones de riesgo recomendamos la lectura atenta de esta guía y conservarla durante toda la carrera, como elemento de recuerdo de todas las normas que recogen y, en su caso, limitan el uso de algunos elementos.

Independientemente de las especificaciones de este manual, priman en todo caso las normas establecidas por las autoridades competentes del Estado.

El objetivo final pretende hacer más fácil y seguro el trabajo de todos y, por ende, más agradable, convirtiendo La Vuelta en la gran fiesta anual del deporte ciclista.

La edición del presente manual pretende ser una ayuda para todos los que "vivimos" la Vuelta a España, con el fin de que entre todos logremos que La Vuelta cumpla con todas las normas reglamentarias, deportivas, de circulación y de seguridad, reduciendo al mínimo las situaciones comprometidas.

El buen hacer de cada uno y su propia dignidad son menester para no complicar la vida a los demás y evitar sanciones y multas. Todos y cada uno de nosotros conocemos a la perfección una serie de principios básicos a seguir en cualquier viaje por carretera, igualmente válidos para este largo viaje que es La Vuelta, e indispensables cuando se circula fuera del espacio acotado entre banderas en el que se disputa la carrera:

1. Cinturón de seguridad.

Llevar abrochado el cinturón de seguridad es obligatorio, tanto para conductores como para acompañantes, delante y detrás.

2. Teléfonos móviles.

Conduciendo está completamente prohibido el uso de teléfonos móviles y cualquier otro medio o sistema de comunicación, salvo si ésta se puede realizar sin emplear las manos ni usar cascos o auriculares o instrumentos similares y en todo momento siempre que el sistema se corresponda con lo expresamente autorizado por el Código de Circulación.

3. Consumo de alcohol.

La legislación española prohíbe conducir bajo los efectos del alcohol, pudiendo estar incluso penalmente perseguido. Es nuestro deber recomendar la abstención total a las personas que participan, colaboran o siguen la carrera.

4. Velocidad.

Hay que respetar los límites máximos de velocidad permitidos.

5. Casco.

Nada es tan vital como un casco a bordo de un vehículo de dos ruedas (bici o moto), recomendándose su uso incluso cuando, como consecuencia de una parada o estacionamiento en carretera, se estén realizando acciones en las que se ocupe el arcén o la vía por la que circulan el resto de vehículos.

6. Corredores y peatones.

Es importantísimo mantener el máximo respeto y prudencia hacia los peatones y los ciclistas, que en este apartado son la parte más vulnerable de La Vuelta.

7. Precaución contra el fuego.

De conformidad con el Real Decreto 11/2005 de 22 de julio por el que se aprueban medidas urgentes en materia de incendios forestales se prohíben en todo el territorio nacional entre otras:

- Encender fuego en todo tipo de espacios abiertos.
- En las zonas de monte fumar, arrojar o abandonar objetos en combustión o cualquier clase de material susceptible de originar un incendio.

8. Solidaridad.

La seguridad y el correcto desarrollo de la carrera es un asunto de todos y que a todos concierne; debemos demostrar nuestra solidaridad y respeto como ciudadanos y compañeros también al volante.

2. DIRECCIÓN DE CARRERA Y PERSONAL OFICIAL

UNIPUBLIC S.A.U. es la responsable de la Dirección General de la carrera y de su correcto desarrollo. Está representada en la prueba por:

- El Director General de la carrera.
- Los Directores Técnicos.
- Los Reguladores de Circulación en moto.

El responsable de asegurar el respeto al Reglamento y el control deportivo de la prueba en colaboración con la Dirección General de la misma es el Colegio de Comisarios (árbitros), integrado por:

- El Presidente del Jurado Internacional.
- Los Árbitros Internacionales.

El Jurado de Comisarios contará con el apoyo de:

- El Juez de Llegada y adjunto.
- Los Comisarios en moto.
- Los Cronometradores.

La carrera viene acompañada y protegida por Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, aglutinados en torno a la denominada "Unidad de Movilidad y Seguridad Vial", de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, dirigida por un Comandante. Igualmente está presente en la carrera el Cuerpo Nacional de Policía. Estas tareas están encomendadas a las respectivas Policías Autonómicas cuando, por el discurrir geográfico de la carrera, es el caso.

3. SALIDA

3.1. Dispositivos de Salida

- Señalización.
- Aparcamiento.
- Circulación.
- Paso Obligatorio.

El respeto a los dispositivos de salida condiciona el buen desarrollo del inicio de carrera, tanto para los corredores como para los seguidores. En los planos de salida incorporados al Libro de Ruta figura un Punto de Paso Obligatorio (P.P.O.) por el que todos los vehículos de la carrera, sin excepción, se incorporan al recinto de salida de la misma.

Para evitar que el inicio de carrera sorprenda a los conductores, sean de coches sean de motos, en el momento de la salida es necesario que todas las personas responsables de la conducción de dichos vehículos estén preparados junto a ellos diez minutos antes de la hora fijada para dar la salida "neutralizada".

3.2. Acreditaciones

3.2.1. Acreditaciones personales

Todas las personas involucradas de alguna manera en la Vuelta a España deberán portar siempre consigo su correspondiente acreditación. Dichas tarjetas se recogerán en la Oficina Permanente previa solicitud en un formulario con mención del nombre y apellidos del solicitante, su función y la entidad por la que estará presente en la carrera, además del número de D.N.I. o documento similar. Por el hecho de acreditarse, se autoriza a que estas informaciones sean incorporadas a un fichero informático de datos de carácter personal, titularidad de Unipublic S.A., con el objeto de ser utilizados con los únicos fines de poder llevar a cabo la organización y fines propios de la Vuelta a España. El tratamiento de los datos se realiza siempre de conformidad con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

Es obligatorio que el organizador identifique a todas las personas que vayan a estar presentes en la carrera. Estas acreditaciones sirven, entre otras cosas, para señalar a qué espacios tiene acceso el portador. Por el buen orden deportivo de la carrera, no todas las acreditaciones permiten el acceso a determinados recintos.

La condición de acreditado supone la aceptación del seguimiento de las recomendaciones contenidas en este manual así como las directrices que en todo momento sean indicadas por la Dirección General de Carrera.

3.2.2. Acreditaciones de Vehículos

Para que un vehículo pueda participar como seguidor de carrera deberá estar previamente acreditado por la organización de la misma.

Para la obtención de la acreditación será necesario rellenar el formulario de inscripción para acreditación del vehículo. A tal fin será necesario presentar original y fotocopia del permiso de conducir en vigor del conductor responsable del mismo, original y fotocopia de la ficha técnica y original y fotocopia del resguardo del seguro obligatorio del vehículo. (Las fotocopias mencionadas quedarán en propiedad de la organización).

La concesión de la acreditación del vehículo es discrecional de la organización.

Los vehículos acreditados colocarán en la parte delantera y trasera de los mismos el distintivo que les facilitará el organizador para circular en el itinerario y recintos de la carrera.

Para poder realizar labores de seguimiento de la carrera, los vehículos (motos y coches), además de estar debidamente acreditados deberán estar provistos de un sistema para recibir las informaciones de Radio-Vuelta. La ausencia de éste sistema conllevará la exclusión del vehículo de carrera.

Sólo los vehículos dotados del distintivo de acceso a meta pueden atravesar la línea de llegada, siempre que lo hagan con la debida antelación a la llegada de los corredores, porque, si no, deberán tomar la desviación obligatoria. El resto de vehículos y los que no lo hagan con el adelanto establecido deben imperativamente tomar la desviación obligatoria.

Se recuerda al conjunto de los conductores que el distintivo de acreditación del vehículo no confiere ningún privilegio sobre el Código de Circulación o sus anexos. Ningún motivo legítimo puede ser invocado, por quien sea (miembros de equipos, prensa, invitados, organización, etc.) para explicar una circulación a velocidad inadecuada o contraviniendo las disposiciones de la autoridad y del Código de Circulación o sus anexos.

Dado el gran número de vehículos que se acreditan, de la cantidad de público asistente y de las infraestructuras de las carreteras, se ruega a los conductores de los vehículos que no tengan una función concreta en carrera inicien su marcha quince minutos antes de la salida neutralizada de la prueba.

3.3. Ruta Alternativa Aconsejada

Para preservar al máximo la seguridad del tráfico en el recorrido de la carrera, muchas veces jalonado por numeroso público, conviene reservar éste recorrido sólo a vehículos indispensables. Cuando es posible se señala en el Libro de Ruta un "recorrido alternativo" aconsejado (más directo, por carreteras posiblemente más importantes, etc.) que permita a las personas acreditadas y sus vehículos llegar, desde la zona de salida, al emplazamiento de llegada sin tener que hacer toda la etapa.

4. CARRERA / RECORRIDO

4.1. Conductores y Pilotos

Los conductores y pilotos deberán ser elegidos de manera prioritaria por su experiencia en el ciclismo. En este aspecto, el empleo de antiguos corredores es una garantía de conocimiento de conducta en carrera y de anticipación a los movimientos de un pelotón.

Los chóferes y motoristas son responsables de su vehículo y deben aceptar de forma inmediata las órdenes y consignas de los integrantes del Colegio de Comisarios y de la Dirección General. Deben acatar sin discusión las indicaciones dadas por los Reguladores de Circulación y por los servicios de seguridad en moto.

Muy importante: Está prohibido adelantar al pelotón o a los escapados sin autorización de algún miembro del Colegio de Comisarios o de la Dirección de Carrera.

Los conductores y motoristas estarán particularmente atentos a no intercalarse, adelantar o frenar la fila de vehículos durante:

- El último kilómetro de los sprints intermedios y de los puertos de montaña.
- Los avituallamientos.
- Los puntos y pasos peligrosos anunciados por Radio-Vuelta.

4.2. En carrera

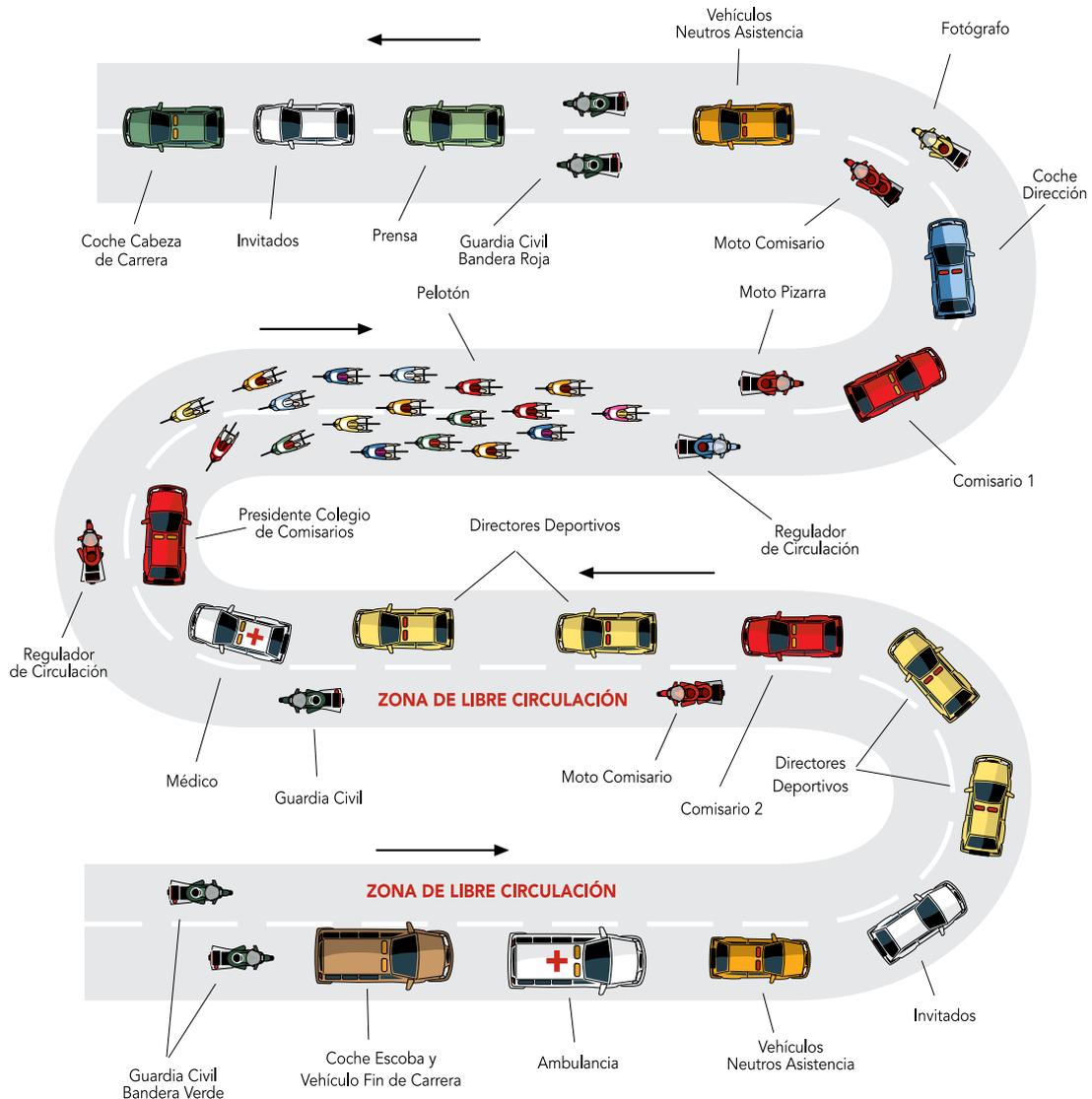
Para que tenga lugar el comienzo de cada etapa, se ha de dar la salida oficial a la misma. La forma más habitual de hacerlo se denomina "Salida neutralizada". En ella, el pelotón es conducido, a marcha reducida y durante un máximo de 10 Kilómetros, por un coche de la Dirección General que exhibe una bandera roja. Este recorrido neutralizado termina en un punto denominado "Kilómetro Cero", en el que una vez retirada la bandera roja, los ciclistas pueden expresarse deportivamente a su libre albedrío. Una situación complicada en este punto es cuando los corredores deciden atacar de salida y pillan muy próximos a los vehículos seguidores que preceden carrera y que pueden provocar un peligrosísimo tapón, por lo que es uno de los momentos en los que hay que prestar el máximo de atención a las indicaciones de los responsables de carrera.

Al comienzo de cada etapa, concretamente al paso por el "Kilómetro Cero", los cuentakilómetros parciales de todos los vehículos, incluidas las motocicletas y los vehículos de la Caravana

Publicitaria, se pondrán a cero, con el objeto de saber en todo momento su situación dentro y fuera de la carrera con arreglo al itinerario del Libro de Ruta y poder así interpretar las referencias kilométricas de Radio-Vuelta.

4.2.1. Caravana de carrera

En caravana de carrera, cada persona y cada vehículo tiene una función y un sitio muy definido que encontramos detallado a continuación:



La carrera irá en todo momento precedida de un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizada por otro con una bandera verde, los cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y el fin del espacio ocupado por la prueba.

El primer vehículo tras el bandera roja es un vehículo de la organización con un cartel que indica "Atención: Prueba Deportiva, STOP". Éste vehículo servirá de referencia al personal encargado de la seguridad a pie de carretera (fuerzas del orden o voluntarios) para materializar el cierre efectivo de la carrera a los usuarios normales de la circulación.

Ningún vehículo no acreditado debe entrar en el itinerario desde el paso de este vehículo hasta el coche escoba situado detrás del último corredor.

Entre las banderas roja y verde, el resto de vehículos de orden público que señalicen la celebración de la prueba portarán banderas amarillas.

En cabeza de carrera, los vehículos de prensa y de organización que circulan entre el coche cabeza de carrera y el coche de la dirección de la organización, lo hacen en una única fila por la derecha de la calzada.

Otras motos oficiales en carrera.

El Regulator de Circulación en moto (o moto-regulador) es un representante de la Dirección General y actúa en su nombre. Perfectamente identificable, su papel está ligado a la seguridad de los corredores y de los seguidores y al respeto de las normas de circulación a nivel de carrera. Durante la etapa, el moto-regulador dirige la marcha de los vehículos que circulan en la

competición, en colaboración con el Colegio de Comisarios y la Dirección de la Carrera. Sus instrucciones son de obligado cumplimiento, controla que todos los motoristas lleven los petos de identificación e indica a las motos de prensa y radio en qué momento, algunos kilómetros antes de meta, han de dirigirse a ella imperativamente.

1. La moto de información.

Va describiendo en cada momento la situación deportiva de la carrera (escapadas, pasos de montaña, incidentes, etc.). Su información se difunde a través de Radio-Vuelta.

2. La moto-pizarra.

Facilita visualmente a los corredores información sobre dorsales de escapados, tiempos, etc. Para ello se deja caer por la izquierda para mostrar esa información a los corredores que componen la cabeza del pelotón (más o menos los veinte primeros).

3. Los vehículos neutros de asistencia.

Llevar material de repuesto para los corredores. Los Comisarios fijan la posición en carrera de estos automóviles y/o motos. Normalmente son tres vehículos, de los que dos ruedan delante del director de la prueba (para atender escapados) y uno va detrás del pelotón a disposición del Presidente del Colegio de Comisarios. Este Presidente posiciona su vehículo, habitualmente, detrás del grupo principal, que no tiene que ser necesariamente el pelotón en el que haya mayor número de corredores, sino el más importante en función de la situación de carrera. Regula, con los árbitros internacionales y con los árbitros que viajan en moto, la colocación de los vehículos técnicos de los equipos en función de las circunstancias de la carrera: corredores descolgados, pinchazos, caídas, avituallamientos, etc.

4.2.2. Normas de Circulación de Vehículos

Los adelantamientos a los motoristas de la Unidad de Movilidad y Seguridad Vial se llevarán a cabo por la derecha, con carácter general. Se exceptúan los que deben realizarse a los motoristas que circulen en paralelo, a los que se les adelantará circulando entre ambos. Los que hubieren que realizarse fuera de la zona de afección de la carrera (“entre banderas”), se harán dando estricto cumplimiento a las normas del Código de Circulación.

El adelantamiento a cualquier corredor o grupo de corredores se realizará, previo permiso de algún representante del Colegio de Comisarios o de la Dirección de Carrera, por el lado que permita la circulación de los propios ciclistas, considerándose como más adecuados los tramos curvos de carretera en los que se ha de aprovechar el lado contrario al desarrollo de la curva. Para dicho adelantamiento se utilizará el claxon en pitadas cortas. En todo caso, se ruega encarecidamente evitar al máximo este tipo de operaciones e incluso no realizarlas si no se está habituado a ello.

En los sprints especiales, travesías de núcleos urbanos, puertos de montaña, señalización de puntos kilométricos a meta y finales de etapa hay que tomar distancia a los ciclistas para no ser sorprendidos por éstos. La circulación de las motos en el paso

por estos puntos conflictivos se realizará por el centro de la calzada, puesto que el mayor peligro lo suele representar la gran cantidad de público presente, así como la propia estructura de los soportes de señalización de carrera.

También se circulará por el centro de la calzada en las zonas previstas para el avituallamiento y tramos posteriores a éstas (lugares donde suele concentrarse gran cantidad de público con la intención de recoger las bolsas y bidones que los ciclistas lanzan a las cunetas). Los cuidadores de equipo suelen ocupar la parte derecha de la calzada: en ningún caso se debe pasar por detrás de ellos, puesto que están pendientes del paso de corredores y de la entrega de las bolsas de alimento y confían en que todos los vehículos vendrán por el centro y la izquierda en el sentido de la marcha, de uno en uno y a velocidad controlada. Es muy conveniente adelantarse a la llegada de los corredores a estos puntos, para poder circular por ellos a una velocidad más moderada sin causar taponos.

Detrás de un pelotón o detrás de un grupo de escapados, nadie debe molestar la circulación de los vehículos de directores deportivos, que tienen prioridad. La circulación será dirigida por uno de los Reguladores de circulación en moto, cuyas indicaciones han de ser estrictamente atendidas. En todo caso, cuando la ruta se estrecha, especialmente cuando Radio-Vuelta recomienda “fila de a uno”, todos estos vehículos deben colocarse al final de la fila de vehículos de equipos.

Nunca se ha de ser un obstáculo para el libre movimiento de los ciclistas, por lo que si cualquier motorista o vehículo se ve alcanzado bajando un puerto o en cualquier otra circunstancia, debe retirarse de la calzada facilitando el adelantamiento a los corredores y a los vehículos de sus directores.

Los vehículos en carrera deben circular siempre que sea posible por la derecha de la carretera en el sentido de la marcha. Cualquier parada de éstos, por el motivo que sea, ha de efectuarse sobre este costado derecho y lo más fuera posible de la calzada. Los vehículos que circulan por detrás del pelotón circulan paralelos a la fila de los segundos coches de equipo. El primer carril de la izquierda entre el pelotón y los segundos coches de equipo está reservado para el trabajo de los directores.

En el caso de caída o intervención de los directores deportivos, los vehículos que circulen en el carril izquierdo deben de manera imperativa dejar a estos últimos seguir en las mejores condiciones posibles. No deben ni reducir la velocidad ni pararse, porque generarían un pequeño atasco.

Todo vehículo llamado por la Dirección de la organización o de carrera a dirigirse a un sitio determinado de la carrera tiene prioridad absoluta.

Los pasajeros de todos los automóviles, sean sus titulares o sean sus invitados, deben permanecer dentro del habitáculo del vehículo, sin asomarse indebidamente por las ventanillas laterales.

4.2.2.1. Etapas contrarreloj

El vehículo se mantendrá siempre detrás del corredor al que se esté realizando el seguimiento. En el supuesto de que dos o más corredores circularan próximos entre sí, sin conseguir ninguno distanciarse del resto, los vehículos se mantendrán detrás del último corredor hasta que se distancien lo suficiente para poder continuar los seguimientos.

Ningún vehículo debe adelantar a los corredores; sólo las motos pueden ser autorizadas por los comisarios a adelantar cuando el ancho de la calzada lo permita. En este caso, el adelantamiento debe efectuarse sin tomar imágenes mientras se realiza. Durante la prueba, las tomas se efectuarán desde atrás.

El vehículo seguidor de un corredor que va a ser alcanzado debe colocarse detrás del coche del otro corredor a partir del momento en que la distancia entre ambos corredores es inferior a 100 metros.

El vehículo que sigue a un corredor que alcanza a otro no puede intercarse entre los corredores a menos que entre estos exista una separación de, al menos, 50 metros. Si esta distancia se redujera, el vehículo se situará detrás del segundo corredor.

4.2.3. El coche escoba

Es el último vehículo de la fila, antes del vehículo fin de carrera. Recoge a los corredores que hayan abandonado, recogiendo el dorsal y, en su caso, el transponder, e informando de ello a Radio-Vuelta.

4.2.4. Vehículo fin de carrera

Así como hay vehículo cabeza de carrera, habrá también un vehículo de organización a final de carrera, sin perjuicio del agente de la autoridad que con bandera verde indique el cierre de la misma. Este vehículo, identificable y con el correspondiente rótulo de "Fin de carrera. CONTINUE" tiene un papel muy importante ya que indica al personal del servicio del orden a pie de carretera el final de la carrera y la posibilidad de reabrir la carretera a los usuarios normales de la circulación.

4.3. PRENSA - RADIO - TV - FOTÓGRAFOS

Cada Medio de Comunicación es responsable de la capacidad y calidad de los pilotos y conductores que acredite en la carrera. Deben de tener experiencia, conocer las pruebas ciclistas y la manera de desenvolverse en ellas, conocer el Reglamento del Deporte Ciclista de la UCI en todos los artículos relativos al pliego de condiciones para la prensa y a la circulación en carrera.

Como normas básicas:

- Está prohibido fotografiar o grabar imágenes desde un coche de prensa en movimiento.
- Ningún vehículo puede adelantar a un grupo de corredores en los diez últimos kilómetros de carrera.
- A la llegada de los corredores, ningún vehículo de prensa, sea el que sea, puede estar en carrera en el último kilómetro

o cruzar la línea de meta, si no lo hace con un mínimo de diez minutos de adelanto sobre el primer corredor. Caso contrario estos vehículos deberán tomar la desviación obligatoria.

- El Colegio de Comisarios, de acuerdo con la dirección de la carrera, puede retirar la acreditación incluso durante la etapa.

4.3.1. Motos

Existe una prioridad de circulación para las motos:

Antes del directo:

1. Motos TV diferido.
2. Motos fotógrafos.
3. Motos radios.

Durante el directo:

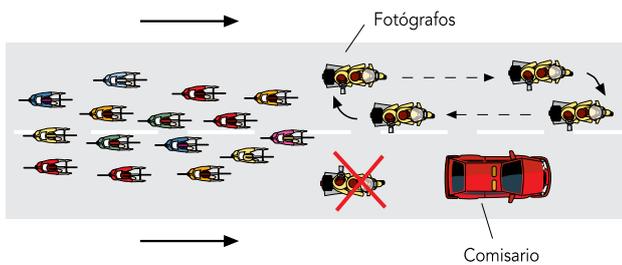
1. Motos de directo.
2. Motos fotógrafos.
3. Motos sonido TV.
4. Motos radios.
5. Motos TV diferido.

Reglas Generales:

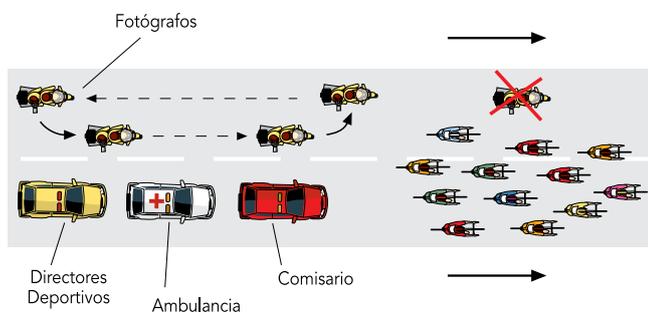
- Ninguna moto de prensa, radio, TV o fotógrafos puede circular en carrera sin el titular del medio para el que trabaja.
- Deben de trabajar sin molestar nunca la evolución de la carrera ni favorecer la toma de rebufo por parte de los corredores.
- Todas las motos están bajo la autoridad del Moto-Regulador, del Colegio de Comisarios y de la Dirección de la Carrera que tienen toda la autoridad necesaria para intervenir durante la prueba.
- Detrás del pelotón, o detrás de un grupo, no deben en ningún caso entorpecer la circulación de los vehículos de los directores deportivos, debiendo circular por la izquierda. Cuando la carretera se estreche o cuando llegan los últimos kilómetros, deben colocarse detrás de la primera fila de los coches de los directores de equipo.
- En la parte final de cada etapa deben circular en fila india, tras el último coche de director de equipo.
- No se podrá adelantar al pelotón al final de la carrera.
- Cuando varias motos se encuentren detrás de un mismo corredor, sólo una moto TV y una moto fotógrafo están autorizadas a trabajar. Las otras motos esperan su turno de trabajo detrás del coche oficial y del de el director de equipo.

MOTOS DE FOTÓGRAFOS:

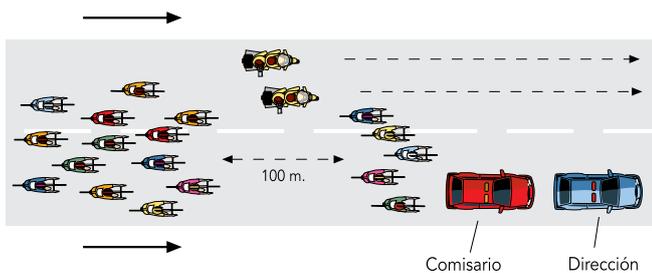
- Cuando la Dirección y el Colegio de Comisarios lo estimen conveniente, se podrá designar una (o varias) moto-pool, que será la única autorizada a circular delante de carrera.
- En cabeza deben circular siempre delante del coche del Comisario.
- Para tomar fotos, piden permiso y se dejan deslizar hasta el pelotón, de uno en uno, volviendo rápidamente a su sitio delante del coche del Comisario.



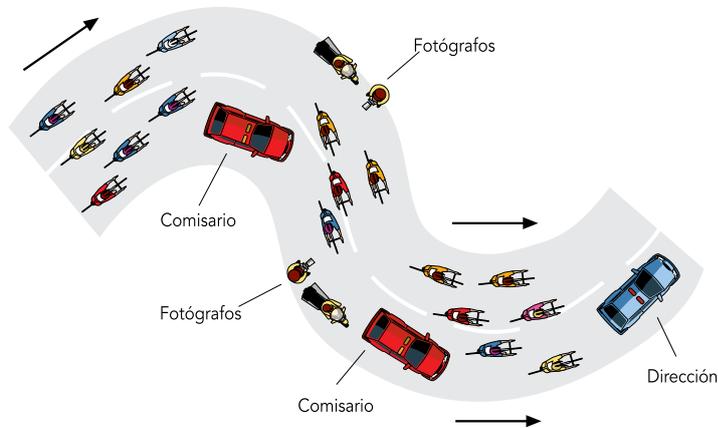
- Ninguna moto puede permanecer entre la cabeza del pelotón y el coche del Comisario. Si alguna es alcanzada eventualmente, debe dejarse pasar por los corredores y permanecer detrás hasta nueva autorización.
- En los ascensos a puertos, en principio, los fotógrafos trabajarán parados.
- Detrás del pelotón pueden circular en fila india por el lado izquierdo a partir del coche del Director de Carrera, pero están obligadas a facilitar la circulación y el trabajo de todos los vehículos que sean llamados a cola del pelotón.



- Durante la carrera todos los fotógrafos que se encuentren detrás del grupo de cabeza deben adelantarse a este grupo cuando la distancia se reduzca a menos de 100 metros.



- En montaña y ascensiones los pilotos deben estar atentos para no molestar a los corredores y vehículos oficiales. En principio los fotógrafos trabajarán pie a tierra.

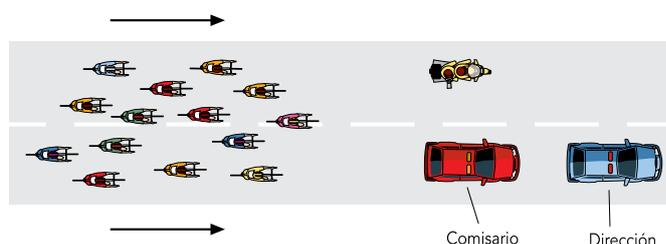


MOTOS COMENTARISTAS RADIO Y TV:

- Deben circular por delante de los fotógrafos.
- Pueden ponerse a la altura de los corredores esporádicamente, pero sólo cuando están transmitiendo en directo.
- No pueden en un principio adelantar a los corredores:
 - En el último kilómetro de los sprints intermedios,
 - En el último kilómetro de los altos y puertos,
 - En las zonas de avituallamiento.
- No deben intercalarse nunca entre el coche del comisario y los corredores.
- Está prohibido realizar entrevistas a los corredores durante la carrera.
- Las entrevistas a directores no deben realizarse nunca en los últimos 20 kilómetros.

MOTOS DE CÁMARAS DE TV:

- No deben trabajar favoreciendo o entorpeciendo la progresión de los corredores; filmarán únicamente de perfil o por detrás.
- No pueden intercalarse entre dos grupos si la distancia no lo permite.
- En los ascensos las tomas de TV serán desde detrás.
- Jamás las motos estarán cerca de los corredores si no están grabando o transmitiendo.
- **Pelotón agrupado:** cuando un pelotón rueda a una velocidad moderada, se puede autorizar la presencia de un solo cámara a la vez en cabeza del pelotón.



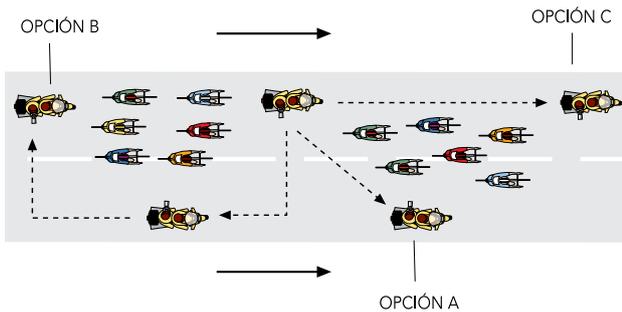
- **Grupo rodando a velocidad rápida:**

En ningún caso una cámara puede posicionarse delante de un grupo rodando a velocidad rápida. Se puede poner al lado del primer corredor (por detrás) o en cola del pelotón.

- **Unión entre dos grupos:**

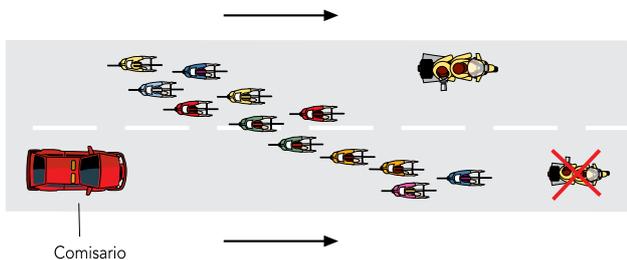
Cuando la distancia entre los dos pelotones es menor de 50 metros, la moto de TV que sigue al primer grupo tiene tres posibilidades:

- A. Colocarse al lado del primer grupo.
- B. Esperar al segundo grupo y colocarse detrás de éste.
- C. Pasar delante de los dos grupos.

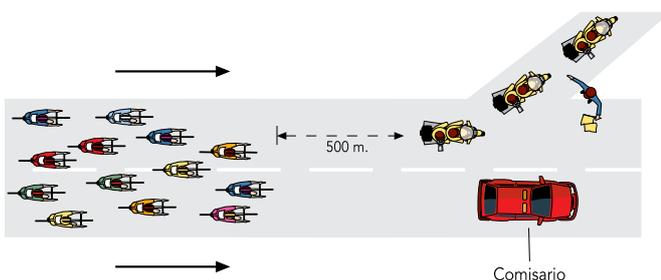


- **Corredores en abanico:**

La cámara se posicionará a un lado del pelotón para la toma de imágenes.



- Sólo puede haber una moto en un mismo punto de la carrera. Cuando las escapadas son alcanzadas por los perseguidores o el pelotón, una de las dos motos que seguía uno de los dos grupos debe desaparecer.
- La moto que circule a la altura del pelotón no debe permanecer dentro de éste.
- Sólo las motos que cubran el directo podrán discurrir justo detrás del pelotón. Las otras motos de TV deberán circular en fila india, a la altura del último coche del director deportivo.
- Las cámaras tomarán imágenes de perfil o desde detrás. Sólo podrán adelantarse al pelotón grabándolo o transmitiendo si la anchura de la carretera lo permite.
- Durante las ascensiones, las tomas de TV se efectuarán desde atrás.



- Está prohibido grabar o transmitir desde las motos en los últimos 500 metros. Sin embargo, si hay un grupo pequeño de corredores con una ventaja importante que se preparan para el sprint final, se puede permitir que una moto de TV tome imágenes por detrás de este pequeño grupo.
- Si un pelotón disputa el sprint final, las motos de TV tomarán necesariamente el desvío previsto por los organizadores. Si esta desviación está muy alejada de la línea de llegada, tomarán las disposiciones necesarias para no grabar o transmitir en los últimos 500 metros y se dirigirán lo más rápido posible hacia la línea de llegada.

5. LLEGADA

5.1. Acceso a línea de meta

El servicio de orden y el personal de organización procurarán que estén sólo en la calzada final las personas debidamente acreditadas.

Los fotógrafos en moto que vienen con la carrera, una vez cruzada la línea de meta, deberán bajarse de la moto 75 metros más adelante para no entorpecer la zona de meta y regresar andando hasta la zona acotada para ellos situada a unos quince metros de la línea de meta, siguiendo las indicaciones de la organización, que reserva y controla esta zona.

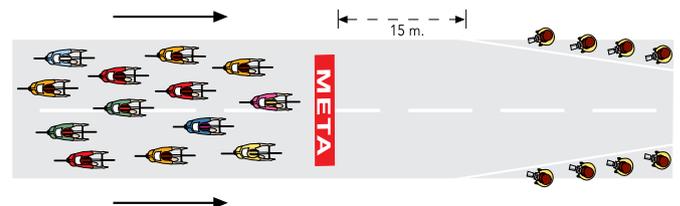
Como reglas generales:

- El vehículo de Dirección que precede la carrera acelera su velocidad en los últimos 1.500 metros para cruzar la línea de meta así como la zona de fotógrafos al menos 10 segundos antes que el primer corredor.
- La organización instala una zona especial reservada a los fotógrafos regulada por un encargado de velar por el respeto de las instrucciones.

5.2. Colocación de Fotógrafos en Calzada de Meta

Los fotógrafos en posesión de una acreditación y con el peto identificativo distribuidos por un responsable de organización se posicionarán detrás de las dos líneas blancas pintadas en la carretera después de la línea de llegada.

Entre la línea de meta y los primeros fotógrafos debe haber al menos una distancia de 15 metros.



6. SITUACIONES ESPECIALES

La Dirección General y el Colegio de Comisarios facilitarán oportunamente normas especiales para algunas etapas.

INFORMACIÓN SOBRE RIESGOS LABORALES



INSTRUCCIONES GENERALES

El trabajador deberá velar, por su seguridad y su salud, y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional, concretamente el trabajador deberá:

- Utilizar correctamente las máquinas, aparatos, herramientas, sustancias peligrosas, equipos de transporte y en general, cualesquiera otros medios con los que desarrolle su actividad. Utilizar correctamente conforme a instrucciones, los equipos de protección individual puestos a su disposición.
- No poner fuera de funcionamiento los dispositivos de seguridad, y utilizar correctamente las instalaciones, máquinas, aparatos, herramientas, etc.
- Informar de inmediato a su superior jerárquico, a la persona de contacto de la Organización de la Vuelta a España y en su caso al Departamento de Prevención y Salud, de la situación que a su juicio entrañe por motivos razonables, un riesgo para la seguridad y salud de los trabajadores.
- Contribuir al cumplimiento de las obligaciones establecidas por la Autoridad Competente con el fin de proteger la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo.
- Cooperar con el empresario y con los trabajadores que tengan encomendadas funciones específicas en materia preventiva para garantizar unas condiciones de trabajo seguras.
- Mantenimiento de orden y limpieza de la zona de trabajo y alrededores.
- No consumir bebidas alcohólicas durante el trabajo.
- No fumar ni encender fuego en las zonas que presenten riesgos de incendio, así como en todas aquellas que esté expresamente prohibido.
- Circular exclusivamente por las vías y/o lugares destinados a tal fin, no accediendo a lugares cuyo acceso está restringido o pueda entrañar situaciones de riesgo. Si tuviera que desplazarse por otros lugares, solicitar previamente el permiso correspondiente.

RIESGOS Y ANOMALÍAS IDENTIFICADOS, ORIGEN Y CAUSA.

RIESGO Y/O ANOMALÍA	ORIGEN Y/O CAUSA
CAÍDA DE PERSONAS AL MISMO NIVEL	En los desplazamientos que se realicen por las distintas zonas en las que se desarrolla la Vuelta a España, al poder tropezar con las irregularidades del terreno, bordillos, cables, elementos de publicidad, vallas, etc., y/o resbalarse en zonas mojadas.
GOLPES POR OBJETOS Y/O HERRAMIENTAS	En los desplazamientos por las zonas en las que se desarrolla la Vuelta a España al poder golpearse con las vallas, arcos publicitarios y cualesquiera otros elementos de publicidad.
CAÍDAS A DISTINTO NIVEL	Existen trabajos que se van a realizar en un camión plataforma, desde el cajón de un camión almacenando distintos materiales, colocando arcos publicitarios y pancartas publicitarias, por lo que son trabajos en altura.
ATROPELLOS Y GOLPES CON VEHÍCULOS	Con los vehículos que circulan por el Punto de Encuentro, Salida, Trazado de Carrera, Meta y Espectáculo.
EXPOSICIÓN A TEMPERATURAS EXTREMAS	Al tratarse de un espacio abierto y estar sometidos a las inclemencias climáticas.

MEDIDAS PREVENTIVAS A ADOPTAR POR EL TRABAJADOR

- Los desplazamientos se realizarán de forma pausada sin carreras, prestando atención por donde se va y sin leer documentos, periódicos, revistas, etc.
- Todos los desplazamientos se realizarán por los lugares expresamente habilitados para ello, no abandonando nunca los caminos.
- Poner especial atención en las zonas de Punto de Encuentro, Salida, Trazado de Carrera, Meta y Espectáculo, ya que existen numerosos elementos de publicidad tales como vallas publicitarias, carpas, arcos publicitarios, pancartas así como un gran número de vehículos circulando por estas zonas.
- Siempre que se pueda, se permanecerá en zonas de sombra para evitar posibles insolaciones. Igualmente se ingerirá agua de forma regular y en pequeñas cantidades, siendo aconsejable hacerlo antes de tener la sensación de sed.
- Los peatones al desplazarse por las zonas de carrera irán por los lugares habilitados para ello y en carretera deberán siempre hacerlo por la acera, preferentemente el lado izquierdo para así poder ver venir a los vehículos.
- Siempre que sea posible se evitará utilizar los vehículos por dentro de las zonas de Punto de Encuentro, Salida, Meta y Espectáculo, debiendo en cualquier caso estar debidamente acreditados por la Organización de la Vuelta a España. Si es necesario circular en carrera el vehículo deberá estar debidamente acreditado, provisto de radio vuelta y con sometimiento en todo momento a las normas que son dictadas por la organización de la Vuelta a España para poder circular en carrera.

- Los desplazamiento que se realicen en vehículos por las zonas de Punto de Encuentro, Salida antes del inicio de carrera, Meta antes del cierre de la misma previo a la llegada de la carrera y Espectáculo se harán a velocidad reducida, siendo la máxima permitida 20 km/h.
- Todos los vehículos se aparcarán dejando un pasillo libre de seguridad que permita el acceso de vehículos de emergencia.
- Al llegar a la zona conocer la ubicación de los elementos de extinción.
- Seguir en todo momento las instrucciones de los miembros de Organización de La Vuelta a España.

EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL (EPI'S)*

Todos los Equipos de Protección Individual (EPI'S) deberán estar homologados, siendo obligación del empresario empleador del trabajador la puesta a disposición de los equipos de protección individual que cada trabajador necesite para el desempeño de las tareas que deban desempeñar, tales como cascos, guantes, botas, cinturones de seguridad, equipos de agua, etc.

NORMAS DE ACTUACIÓN EN CASO DE EMERGENCIA

1. ¿Cómo evitar Incendios?

- Respete las zonas de prohibición de fumar.
- En los lugares donde se pueda fumar, utilice los ceniceros y no tire colillas encendidas o mal apagadas por el suelo o dentro de las papeleras.
- No acerque focos de calor intensos a materiales combustibles.
- Inspeccione su puesto de trabajo y desconecte todos los aparatos al final de la jornada.
- No sobrecargue los enchufes conectándoles gran cantidad de aparatos eléctricos o acoplando varios ladrones.
- Desconecte los aparatos eléctricos que no se vayan a utilizar.
- Al finalizar la jornada de trabajo, siempre deje apagados los equipos y aparatos eléctricos.

2. Si descubre un incendio

- Mantenga la calma. No grite.
- Avise del incendio a través del Teléfono de **Emergencias 112**.
- Déle los siguientes datos:
 - Lugar exacto del incendio.
 - Estado del incendio (inicio, avanzado, etc.).
- Si tiene formación en manejo de extintores y estuvieren a su alcance, intente apagar el fuego tras informar y siempre con ayuda.
- Espere instrucciones.

3. Ante una situación de evacuación

- Mantenga la calma y el orden.
- Obedezca las indicaciones de los Equipos y del Personal de Seguridad.
- Salga del Edificio, Zona y/o Área, rápida y ordenadamente por la vía de evacuación que se le haya indicado.
- No corra, ni grite.

- No retroceda y siga hasta el Punto de Reunión que se le haya indicado.
- No se demore a recoger objetos ni efectos personales.
- Bajo ningún concepto intente regresar a su lugar para recoger algo.
- Si hay alguna persona disminuida y/o impedida, se le tendrá que designar a una persona para que se haga cargo de ella en todo momento.
- En caso de que hubiera no utilice el ascensor.
- Una vez que salga al exterior, no se detenga en la puerta, siga hasta el punto de reunión.
- Hasta que no se lo autoricen expresamente, no regrese al Edificio, Zona y/o Área afectada.

4. En caso de alarma general de evacuación

- Prepárese para evacuar la zona y/o el edificio cuando se lo indiquen los servicios de Seguridad y Bomberos.
- Mantenga la calma y siga las instrucciones que se le den.
- Siga las indicaciones de los componentes de los servicios de Seguridad y Bomberos.
- Evacue el Edificio o Zona y/o Área con rapidez, pero no corra.
- No evacue con objetos voluminosos.
- Durante la evacuación no retroceda a recoger objetos personales o a buscar a otras personas.
- En el caso de que hubiera, no utilice los ascensores.
- Cuando abandone el Edificio y/o Área, diríjase al Punto de Reunión exterior.

5. Ante un paquete sospechoso

- Mantenga la calma.
- No grite.
- No lo toque.
- No lo mueva.
- No salga corriendo de forma alocada.
- Avise inmediatamente a su responsable de la Organización de la Vuelta a España, quien se pondrá en contacto con la persona responsable de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.
- En la comunicación con el personal de la Organización se tendrá que indicar:
 - Identificación personal.
 - Lugar exacto donde se ha descubierto el paquete.

Teléfonos de emergencia

EMERGENCIAS

112

www.112.es

**Instituto Nacional
de TOXICOLOGÍA**

91 562 04 20

www.mju.es/toxicologia