



GIRO D'ITALIA 2022

EMG GROUP- RCS SPORT

Team di lavoro europeo e nuovo modo di raccontare il ciclismo

EMG Italy, Belgium, Holland e France raccontano il Giro per RCS Sport

La produzione di EMG Group è stata scelta per i prossimi tre anni da RCS Sport, massimo organizzatore di eventi sportivi italiani, per seguire tutte le gare di ciclismo in calendario.

Una grande cooperazione internazionale ha permesso l'apertura della stagione ciclistica con Strade Bianche ed è proseguita con il grande spettacolo al seguito del Giro d'Italia 2022.

Una trentina di giorni in giro per l'Italia

In un solo mese di preparazione è stata messa in moto tutta l'organizzazione

di uno sport come il ciclismo che, per la grande esperienza sul campo, storicamente è sempre stato a totale appannaggio di RAI. Da quest'anno, invece, tutto è curato da Euro Media Group che certo non ha funzioni di semplice service tecnico per le riprese televisive, ma anche di responsabile editoriale, responsabile della logistica e molto altro.

EMG per tutto il ciclismo venduto da RCS nel mondo.

Davide Furlan EMG Italy, Direttore Grandi Eventi e Overall Project Manager del ciclismo, conferma:

"Subito in coda al grande progetto dello sci ci siamo presi cura del Giro d'Italia con tutto quello che comporta: organizzare, gestire, interpretare le esigenze di RCS Sport.

"Mai improvvisare, e sempre ottimizzare. Per dare un'idea dello sforzo di ottimizzazione e della complessità dell'organizzazione, lo scorso anno RAI aveva impegnato in questo grande evento 405 addetti, mentre quest'anno noi di EMG abbiamo messo in campo solo 129 professionisti."



"RCS Sport, per la prima volta, si è affidata a un gruppo privato per auto produrre non solo il Giro ma tutte le gare World Tour che organizza, a partire da Strade Bianche. EMG è stata incaricata da RCS Sport di intrecciare i fili di tutta la produzione, di fatto, in qualità di produttore esecutivo. L'incarico per i prossimi tre anni implica non solo la veste di service tecnologico per le riprese tv in HD, ma di tenere le fila anche della parte editoriale: difatti EMG fornisce personale tecnico italiano, come il regista Angelo Carosi e i due assistenti alla regia, Franco Scotton e Antonello Grippo".

Due standard di produzione tv

La produzione della prima gara Strade Bianche è stata organizzata da noi di EMG Italy in tempi da record, 15 giorni, e

poi abbiamo spalmato quel modello produttivo sul Giro, impegnando due tipologie di produzione in risposta alle richieste del capitolato tecnico di RCS Sport: **Standard A:** 2 aerei, 2 elicotteri, 10 moto, 14 telecamere fisse a terra all'arrivo. **Standard B:** per le gare "minori": 1 elicottero, 1 aereo 5 moto e 12 telecamere a terra.

Lo Standard A prevede due aerei ponte radio Beechcraft B200, dotati di 14 antenne autotracking in ricezione e due antenne in trasmissione: sono il fulcro di tutti i flussi in radiofrequenza che vengono gestiti per la diretta.

L'impiego delle antenne autotracking consente di avere un guadagno ottimale e un segnale stabile sia in salita sia in discesa: ogni

antenna in ricezione si muove e insegue l'antenna che trasmette e riceve a terra, malgrado sia l'aereo sia il punto di trasmissione siano in continuo movimento. I segnali giungono nel tv compound a un apposito RF truck e, in contemporanea, sono ricevuti in un punto intermedio che fa da riserva, dato che alcune tappe coprono distanze molto elevate, anche di 350km.

In queste tappe il cono di copertura necessita di un punto di riferimento intermedio, dove un ob-van SNG di EMG France da 13,50 metri, attrezzato con completi sistemi di ricezione e trasmissione, assistito da un gruppo elettrogeno, rinvia i segnali a un MUX intermedio (ad esempio nel caso della tappa di Reggio Emilia il MUX era ad Asiano Piacentino).





Altri Broadcaster

Eurosport, con una regia ENG, che confeziona un lineup all'arrivo ad ogni tappa con due giornalisti e radio camere, a cui si aggiunge un mezzo SNG nelle tappe in cui realizza anche il video nella corsa con una motocicletta.

Anche il broadcaster svizzero RTSI si è poi aggiunto, dopo alcune tappe, per la personalizzazione.

Un altro punto importante da sottolineare è la completa gestione della radiofrequenza, effettuata totalmente da EMG, che ha comportato una spesa per questa edizione di oltre 123mila euro per la concessione delle frequenze da parte del MISE Ministero dello Sviluppo Economico.

Da notare che in Francia, per l'analogo servizio nel Tour de France, il costo sostenuto da EMG è stato di 1200 euro.



Prima esigenza, garantire un servizio di qualità

Tutta la logistica è stata gestita da EMG Italy, capitanata da Davide Furlan e, operativamente, gestita da Valentina D'Alia, coordinatrice booking-logistics del tv compound e nota come "colei che ha dormito meno di tutti!" seguendo una squadra di 129 persone su 24 stage e su 4 situazioni differenti.

Valentina D'Alia "dà i numeri":

"Il mio compito era coordinare la crew del booking per la logistica di

tutto il gruppo operativo formato da italiani, francesi e belgi.

Tutta la logistica, trovare alberghi vicino ai "punti caldi", l'organizzazione del catering, spostare tutto il personale, è stata un'impresa ciclopica, per un prodotto in onda da mezzogiorno alle 18 di pomeriggio per ogni tappa, per un totale di 106 ore di live.

Per dare un'idea ecco alcuni dei numeri:

- 6764 km percorsi in 27 giorni di trasferta
- 1958 stanze in totale con relativi pernottamenti, escluse le crew aeree ed elicotteri con oltre 8-10 persone
- 20 autisti con 20 minivan per le carovane che trasportano tutto il personale fino all'albergo
- 47 mezzi - di cui 33 imbarcati il 6/05 sulla tratta Genova/Palermo (20 h di traversata)
- 1.548 pasti catering in totale tra arrivi e partenze
- 60 h di vigilanza notturna

Fabio Guadagnini EMG Italy CCO.

Il Project Manager del Giro che ha tenuto le fila nel coordinare il gruppo Francese, Italiano, Olandese e Belgio, commenta:

"RCS Sport ha fatto una scelta strategica e anche molto coraggiosa, e si è affidata per tre anni a EMG Group, diventando organizzatrice anche per la parte produttiva. Per noi è una bella responsabilità che copre anche tutto il pacchetto delle 9 gare in Italia.

Per fare questo abbiamo messo in campo una partnership Francia-Belgio-Italia, anche per fare della sperimentazione.

strategia per i prossimi anni dove proporremo "nuove avventure" assieme con RCS Sport che è un interlocutore molto ricettivo e per noi questo è importante.

Abbiamo, quindi, pensato di mettere in pista il meglio di quello che il Gruppo può proporre a livello europeo per il ciclismo: la nostra grande conoscenza tecnologica, a partire dai servizi RF e la gestione dei segnali di EMG Belgio e Francia e la nostra



Come primo anno non abbiamo avuto i tempi tecnici perché troppo a ridosso dell'inizio delle competizioni con Strade Bianche, però stiamo già lavorando su una

competenza del territorio, oltre alla gestione dei mezzi tecnici e ob-van production che è gestita in grande prevalenza da EMG Italy".



Controllo Live

Questa telemetria con controllo visivo in tempo reale, che permette di sapere dove sono esattamente i mezzi sul percorso, serve a chi coordina le riprese per indicare alle varie moto le posizioni dei ciclisti e quindi fornisce preziose informazioni alla regia.

Il ruolo di EMG

La responsabilità di EMG Group ha compreso anche la gestione totale del TV compound, ossia la soddisfazione delle richieste di tutti i broadcaster che si sono presentati per le integrazioni, comprese la fornitura di corrente, gli spazi, i parcheggi, etc.

Ad esempio, RAI era presente con circa 800 mq di mezzi, tre redazioni, RAI Sport 1, RAI Sport 2 e una terza che crea contenuti per RAI 1, 2, 3, quindi tre studi viaggianti; e poi due regie mobili per RAI TV, due regie mobili per Radio RAI e gli uffici.

Il tv compound che il Giro necessita per parcheggiare tutti i mezzi ad ogni tappa è di duemila metri quadrati.

EuroMediaGroup: la forza

"In generale", riprende Furlan, "il coordinamento e la gestione per RCS Sport di tutta la bassa frequenza è di EMG Italy, mentre tutto il setup per la radiofrequenza "in movimento" è curata da EMG France, EMG Holland ed EMG Belgio.



Quest'anno il Giro è partito dall'Ungheria e EMG Group ha inviato in loco i mezzi tecnici di EMG Belgio per seguire le prime tre tappe e, contemporaneamente, il gruppo composto da EMG Italy e EMG France si è trasferito in Sicilia perché, altrimenti, in un solo giorno di spostamento tra Ungheria e Italia non sarebbe stato possibile creare un setup così complesso.

Quindi l'utilizzo di risorse e mezzi internazionali è stato davvero ingente per poter gestire il doppio setup in Ungheria e in Sicilia in contemporanea.

EMG Italy ha avuto l'onere di organizzare tutta la logistica di tutte le 129 persone coinvolte nel Giro e che si sono spostate su tutta l'Italia, con le relative problematiche legate al tempo e alle località assai differenti.

Il personale ingaggiato era distribuito nel TV compound con 70 persone, una dozzina nel gruppo di relay intermedio, una trentina alle partenze e circa otto nel gruppo tra aerei ed elicotteri".

Backup "a caldo" in 4G Furlan sottolinea: "Abbiamo integrato il capitolato tecnico con un sistema di backup di trasmissione delle immagini dagli elicotteri e dalle moto in caso di estremo default degli aerei, ossia per condizioni tali in cui gli aerei non possano volare (come già successo in edizioni passate).

Infatti, tutte le moto e gli elicotteri hanno a bordo anche dei sistemi di trasmissione di backup in 4G; quindi tutti i segnali, oltre che dall'aereo in radio frequenza

vengono trasmessi in contemporanea sui ponti in 4G per poter andare in onda senza interruzioni, comunque, in qualsiasi avversità.





Immagini in movimento

Il tour nello standard A prevede due elicotteri, B355 e un B355S bimotore, operativi ad altitudini dai 100 a 300 metri con camere Cineflex HD.

Sono impiegati per il racconto della gara ma anche per riprendere le bellezze del paese Italia.

A terra, per lo sportcasting, sono impiegate 5 moto con operatori dotati di telecamere Grass Valley LDX86N compact e un trasmettitore RF della Livetools, creato su ingegneria proprietaria EMG.

Tutti i sistemi di tx e rx dei segnali sono ingegnerizzati all'interno di Livetools, azienda olandese del gruppo EMG. Uno dei punti di forza di Livetools è la codifica dei segnali basata su algoritmi proprietari, gestita con hardware in house, non disponibile sul mercato. Il codec, la latenza ultra-bassa, e il volume di trasmissione gestito sono particolarmente di qualità; la banda è estremamente piena: tutto è studiato appositamente per l'utilizzo in movimento.

In partenza 5 moto-camere raccontano la gara

In qualità di grandi esperti nelle riprese per lo sport EMG fornisce personale super specializzato e appassionato: tutti i guidatori delle moto e tutti i cameraman sono competenti, ex ciclisti, alcuni addirittura campioni, e questo plusvalore si apprezza nel tipo di riprese che riescono a proporre alla regia.

In totale, nel Giro, EMG fornisce 10 moto-camere comprese quelle richieste dai broadcaster taker dei diritti per integrazione, con immagini o audio in movimento.

Ad esempio, RAI ingaggia 4 motociclette, due per RAI Sport e due per RadioRai, per intervenire live durante le proprie trasmissioni di personalizzazione.

Anche Eurosport integra il proprio segnale AV, grazie a un'altra moto di EMG Group che permette il commento audio, ma anche in video,

grazie a una onboard cam che inquadra il giornalista mentre interviene live nella gara.

Tutti questi segnali in movimento, compreso quelli dei due elicotteri, salgono all'aereo e poi scendono fino al tv compound.

Il tv compound

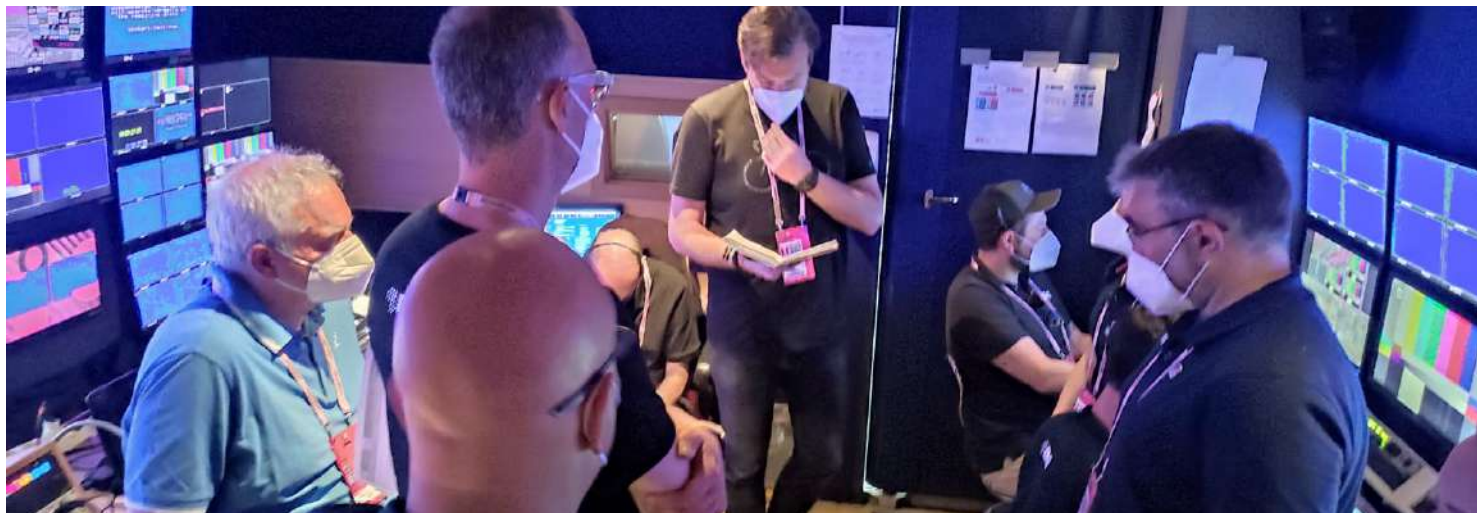
Per la gestione del tv compound EMG ha ingaggiato un bilico OB-truck di 16,5 m di Euro Media Group Italy, Orion 209, come "regia main".

Un altro bilico di Euro Media Group France, RF truck Orion C42, si occupa di tutta la ricezione e distribuzione dei segnali.

Al suo interno il coordinatore delle immagini in movimento di EMG Belgio, **Bruno Coudyzer**, si occupa di tutti i segnali RF compresi gli N-1 da e verso i giornalisti in movimento sulle moto.

Il numero dei segnali che transitano è davvero imponente, come è facile immaginare.





La prima volta intercompany

In pratica, EMG ha impiegato e coniugato le varie expertise internazionali che eccellono da settori specifici e complementari: questa è sostanzialmente la prima volta che il Gruppo porta in campo questa joint venture intercompany su un progetto così complesso. Il ciclismo è senza dubbio lo sport che sottintende le maggiori complessità e, anche se talvolta ha circuiti ricorrenti, nel caso del Giro tutto cambia ad ogni giornata, sia dal punto di vista ambientale, tecnico sportivo, infrastrutturale, logistico, tecnologico e di connettività. Questo perché la così varia orografia del territorio italiano impone procedure assai diverse di tappa in tappa.



“Una sfida molto importante”, riassume Fabio Guadagnini, “che abbiamo affrontato con grande impegno e consapevoli che non potevamo mai abbassare la guardia: raccontare una performance sportiva su 200/270 km in 5/6 ore di diretta sottintende tanti rischi e pericoli”.

La sezione RF con Bruno Coudyzer “RF coordinator”

“Non è stato “difficile”, quanto piuttosto direi “una bella sfida”,

afferma Bruno Coudyzer di EMG Belgium.

“Ogni paese e città dove facciamo tappa ha proprie difficoltà: basta vedere quanto sia ampio il tv compound per i feed internazionali e quelli nazionali, per intuire che dobbiamo affrontare complessità e soluzioni logistiche, tecniche e pratiche, molto impegnative e assai differenti.

Mentre nelle tappe “piatte”, come ad esempio Reggio Emilia [cui si riferisce la maggior parte delle foto, ndr], la gestione è più semplice, nella tappe in montagna abbiamo meno spazio e margine di manovra per far funzionare tutto.

Qui il team intermedio è determinante dato che le montagne spesso impediscono la linea ottica di propagazione per far transitare i segnali RF.

Il setup è molto grande e simile a quello del Tour de France con 10 moto e 5 per l'unilaterale RAI, alcune per il commento audio e una per Eurosport.

Oltre ai due in volo abbiamo un elicottero in standby e anche un secondo aereo -sempre in standby- che è impiegato per le cosiddette “queen stages” e le “long stages”.

Davvero non riuscirei a calcolare a mente quanti canali RF utilizziamo, ma in termini di frequenze in uso sono circa 80, non solo per il video ma anche le per le comunicazioni e i dati, visto che le intercomunicazioni qui sono nodali in un setup così mobile.

Il grosso degli apparati è di Livetools, marchio proprietario di un'azienda interna al gruppo EMG, che ha un proprio settore ricerca e sviluppo e che ha prodotto la piattaforma

frequenze coinvolte.

Trasmettiamo e riceviamo tutti i segnali mediante differenti componenti di Fusion che permettono i link, anche di 120 KM, fino agli aerei che operano tra i 6500 e gli 8000 metri di quota, oltre a 12 sorgenti da trasportare e una miriade di canali audio video e dati.

Data l'importanza dei segnali in radio frequenza, gli aerei sono due perché uno, di fatto, è sempre pronto come backup



Fusion.

Trasmettitori, ricevitori, software e hardware addizionale rendono possibile questo setup enorme su lunghe distanze e permette di coordinare l'impiego di tutte le

per evitare qualsiasi interruzione; inoltre, in alcune tappe particolarmente lunghe dove si supera l'autonomia di volo (circa 6,5 ore), il secondo aereo subentra in overlap”.



Ciclismo: una passione

Angelo Carosi, il regista del Giro, racconta: "Quello che abbiamo messo in mostra qui in Italia non è solo il meglio delle tecnologie televisive sul mercato, ma, anche dal punto di vista operativo, è il miglior team che chiunque possa chiedere. Anche i motociclisti e i cameraman sono super appassionati, spesso campioni, e questo si vede nel risultato delle immagini in onda.

Con dinamiche particolari siamo andati alla ricerca del dettaglio estetico e la novità registica più importante è la scoperta del territorio italiano, grazie alla produzione di EMG per RCS Sport, dove il nostro impegno è stato quello di creare la giusta "combine" tra lo spettacolo sportivo e quello territoriale.

Siamo molto fortunati perché a, differenza di altre nazioni, abbiamo una varietà di territorio che permette la valorizzazione del paese a livello turistico e spettacolare".

La regia del Giro è un'operazione piuttosto complessa che, a parte l'imponenza tecnologica pura, coinvolge uno sforzo totale delle persone che devono montare e smontare tutto in poche ore e questo fa pensare a quante risorse e quanti uomini servano per gestire un circo del genere.

Chi vede la gara in tv non si rende conto dello sforzo fisico di tutti: dobbiamo coprire un arco di diretta di sei ore per quasi trenta giorni!

Personalmente, tra le tante sfide affrontate in carriera, questa è una nuova ed è la prima volta che il Giro d'Italia viene prodotto da una società esterna e non dalla RAI con un accordo di co-produzione in cui RCS Sport si affida a EMG.

I ragazzi che lavorano con me sono tutti molto carichi e appassionati e non potrebbe che essere così, altrimenti non avremmo raggiunto una formula così efficace in pochissimo tempo, confermata

anche dalle lodi dei taker internazionali che riprendono i segnali.

Il personale ingaggiato da EMG è di altissimo livello, al punto di non far rimpiangere i professionisti eccellenti che RAI metteva in campo in passato.

La scelta vincente è stata appoggiarsi a una dimensione internazionale, coinvolgendo appassionati entusiasti interni da EMG Belgio, Francia e Italia e affiancare persone che hanno un elevato know-how.

Abbiamo vissuto 30 giorni di grande entusiasmo con una forte ricerca del dettaglio tecnico sportivo, dettagli che si erano persi in passato, malgrado l'assoluta competenza di RAI, e che il ciclo-amatore ama vedere, il tutto con grande qualità delle immagini 1080i, quindi con un segnale eccellente.

Quello che emerge nello stile di come abbiamo raccontato il Giro è la nostra specificità di aver preparato due scalette





Angelo Carosi, regista:

“Personalmente, tra le tante sfide affrontate in carriera, questa è una nuova, ed è la prima volta che il Giro d'Italia viene prodotto da una società esterna - e non dalla RAI - con un accordo di co-produzione in cui RCS Sport si affida a EMG”.

La regia del Giro è un'operazione piuttosto complessa che, a parte l'imponenza tecnologica pura, coinvolge uno sforzo totale delle persone che devono montare e smontare tutto in poche ore e questo fa pensare a quante risorse e quanti uomini servano per gestire un circo del genere.

Chi vede la gara in tv non si rende conto dello sforzo fisico di tutti: dobbiamo coprire un arco di diretta di sei ore per quasi trenta giorni!

Personalmente, tra le tante sfide affrontate in carriera, questa è una nuova ed è la prima volta che il Giro d'Italia viene prodotto da una società esterna e non dalla RAI con un accordo di co-produzione in cui RCS Sport si affida a EMG.

I ragazzi che lavorano con me sono tutti molto carichi e appassionati e non potrebbe che essere così, altrimenti non avremmo raggiunto una formula così efficace in pochissimo tempo, confermata anche dalle lodi dei taker internazionali che riprendono i segnali.

Il personale ingaggiato da EMG è di altissimo livello, al punto di non far rimpiangere i professionisti eccellenti che RAI metteva in campo in passato.

La scelta vincente è stata appoggiarsi a una dimensione internazionale, coinvolgendo appassionati entusiasti interni da EMG Belgio, Francia e Italia e affiancare persone che hanno un elevato know-how.

Abbiamo vissuto 30 giorni di grande entusiasmo con una forte ricerca del dettaglio tecnico sportivo, dettagli che si erano persi in passato, malgrado l'assoluta competenza di RAI, e che il ciclo-amatore ama vedere, il tutto con grande qualità delle immagini 1080i, quindi con un segnale eccellente.

Quello che emerge nello stile di come abbiamo raccontato il Giro è la nostra specificità di aver preparato due scalette parallele, una che racconta la gara su strada e una per gli elicotteri e le moto. Per valorizzare il territorio e i punti tecnici più importanti della gara abbiamo creato due run-



down diversi dove alcune moto ed elicotteri si staccano a turno temporaneamente dalla gara e vanno a riprendere i punti di interesse limitrofi al tracciato, per poi riconvergere in un punto ben individuato e riprendere il live.

Questo equivale alla costruzione di due piani di produzione che sono seguiti dal vivo grazie a una mappa in

grafica live nell'RF Truck e decisi in base al coordinamento mattutino iniziale, una riunione di produzione, che quotidianamente orchestra la giornata come in uno spartito per una grande orchestra”.

###

©2022 [EMG-robotolandini-presspool.it](https://www.emg-robotolandini-presspool.it)