

Antonio Talarico - Coordinatore DGE
Matteo Galdelli - Ufficio coordinamento DGE



Parigi 2022: l'esperienza della Finale di UEFA Champions League

○ Indice

Introduzione

- Perché presentiamo la partita
- Cosa è l'Independent Review

Background

- Cambio venue
- Procedura di candidatura
- Modello organizzativo UEFA

Rilevazioni del Panel

- Stadio
- La pianificazione della gara
- Il Match-Day

Responsabilità evidenziate dal Panel

- UEFA
- FFF
- Polizia

Conclusioni

- Raccomandazioni del Panel

INTRODUZIONE



Perché presentiamo la partita

La finale di **UEFA CHAMPIONS LEAGUE** di **Parigi 2022**

rappresenta un interessante caso da analizzare per diversi motivi:

- Modalità di gestione degli eventi all'estero
- Le criticità emerse possono esser comuni anche a partite organizzate in Italia
- Insegnamenti e raccomandazioni



Cosa è l'Independent Review?



Il report è stato [annunciato](#) dalla UEFA il **30 maggio 2022** e [pubblicato](#) il **13 febbraio 2023**.



Il gruppo di esperti è composto da

- Dr. Tiago Brandão Rodrigues (Chair)
- Ronan Evain
- Amanda Jacks
- Frank Paauw
- Daniel Ribeiro
- Kenny Scott
- Luis Silva
- Clifford Stott
- Pete Weatherby KC

OBBIETTIVI

- 1) stabilire **una narrazione fattuale** di ciò che è accaduto sulla base delle prove raccolte;
- 2) determinare quali **manCANZE** e **comportamenti** hanno causato o contribuito agli eventi, e chi ne è responsabile;
- 3) formulare **raccomandazioni** per **ottimizzare gli standard di sicurezza** e protezione nell'organizzazione degli eventi sportivi, al fine di evitare che incidenti di questo tipo si verifichino di nuovo

UCLF22

Independent Review
2022 UEFA Champions League Final

Chaired by
Tiago Brandão Rodrigues

February 2023

BACKGROUND



● Background



Cambio venue



La finale era stata inizialmente assegnata a San Pietroburgo. Il **25 febbraio** è stata sposta a Parigi a seguito dell'invasione Russa in Ucraina.

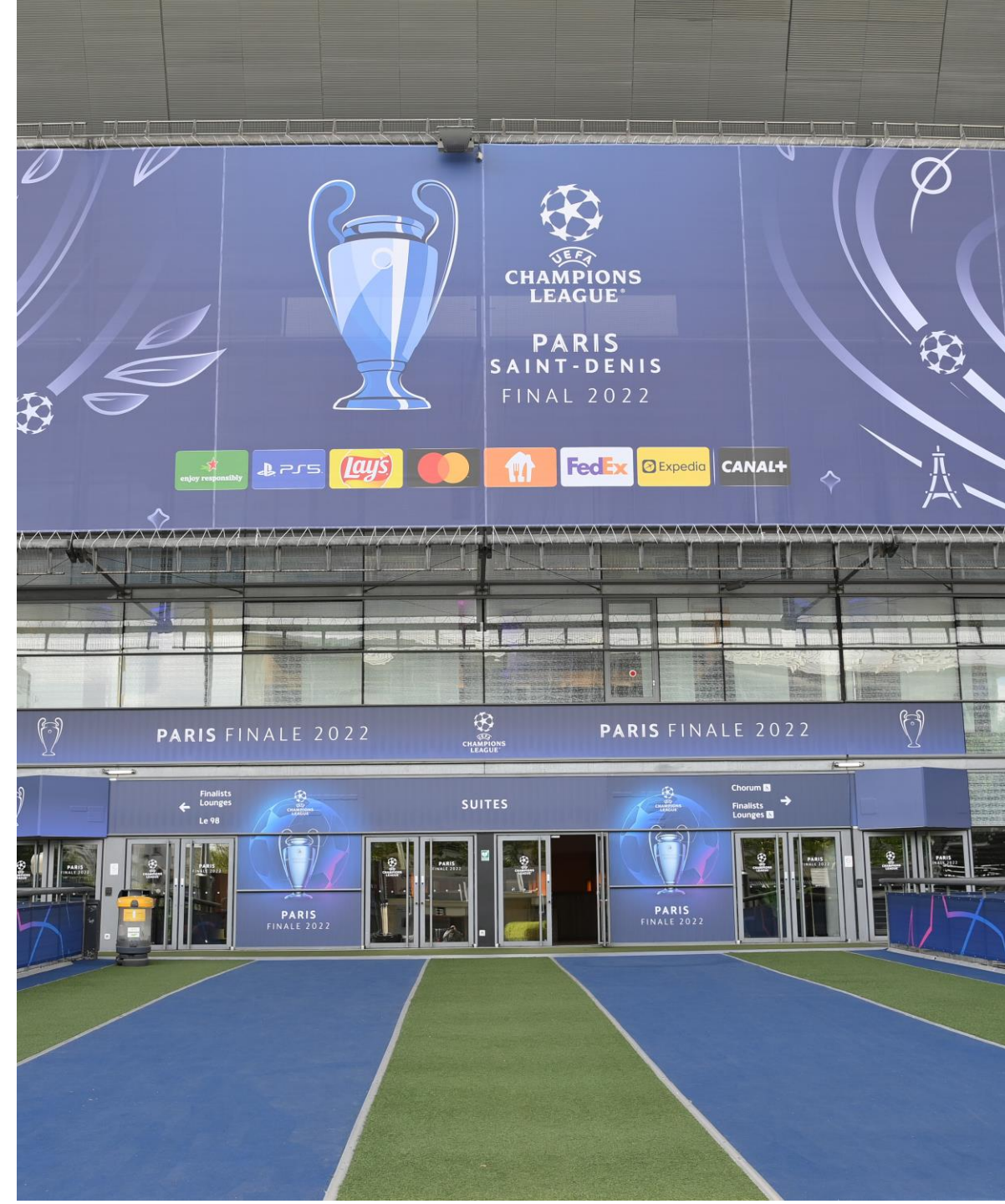
Procedura di candidatura



La normale procedura di assegnazione dei grandi eventi UEFA (tra cui le Club Final) prevede la presentazione di un BID Dossier da parte delle Federazioni candidate, supportate dai Paesi ospitanti. Genericamente il tutto parte con circa **3** o **4 anni di anticipo** rispetto all'evento*.

A tal proposito molte sono le tematiche che le federazioni devono chiarire nel sottoscrivere una candidatura (Mission and Vision, Social Responsibility, Legal, Safety and Security, Stadium, Mobility, Accommodation and Training Centres, Event promotion, Commercial matters, Organisational matters, etc...)

In questa particolare circostanza, considerata anche la vicinanza dell'evento, **UEFA ha assegnato la finale direttamente** allo Stade Saint-Denis di Parigi.



*per la finale in questione il BID fu lanciato il 28 settembre 2018 e l'evento venne assegnato a San Pietroburgo il 24 settembre 2019. - UEFA Position Statement - Appendix, IV. 1 (p. 26)

Modello organizzativo UEFA

La UEFA attraverso UEFA Events SA*:



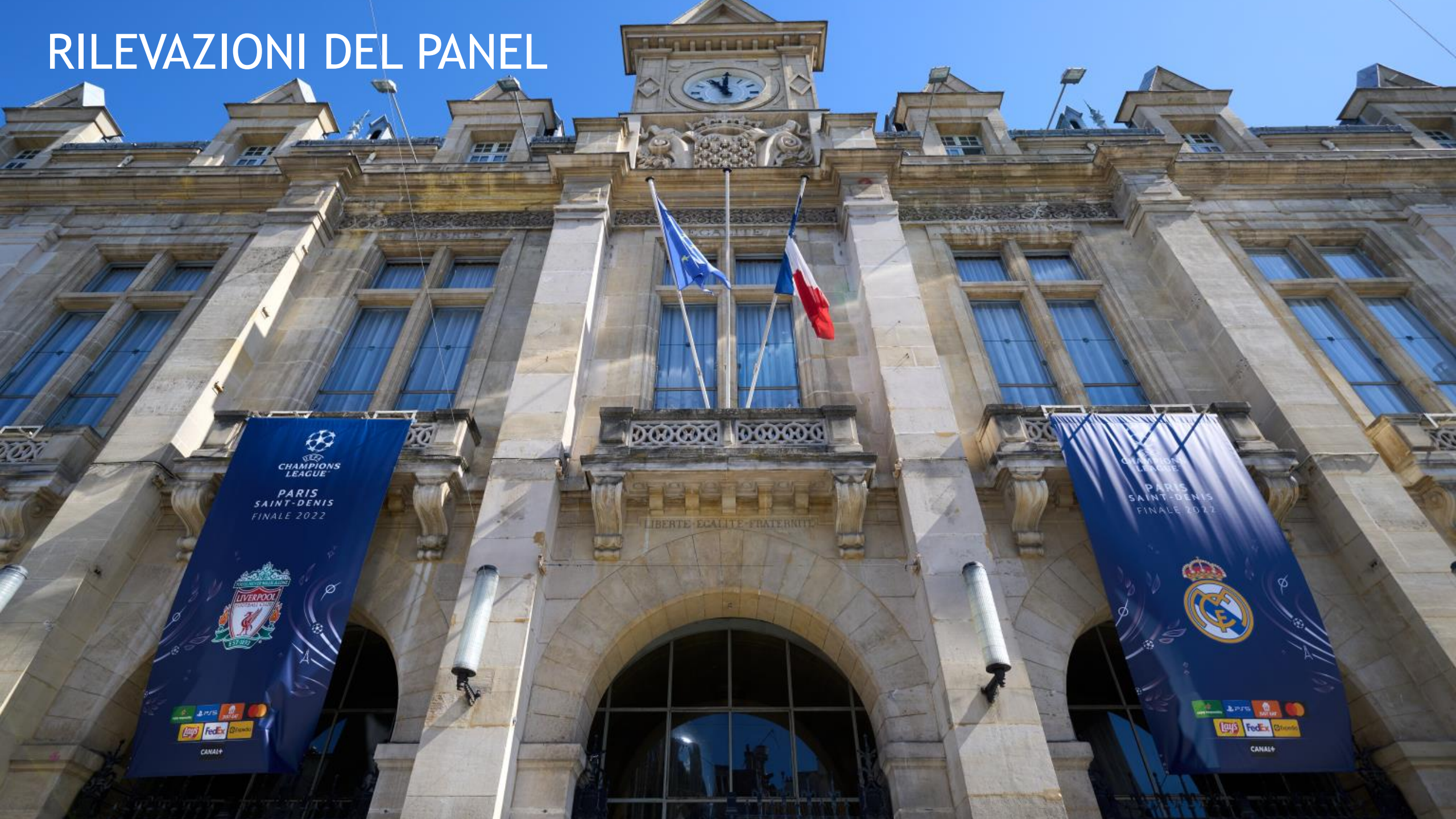
DELEGA la responsabilità per la sicurezza privata alla Federazione calcistica ospitante (in questo caso la FFF).



RINVIA all'autorità di Polizia le questioni di sicurezza che rientrano nei suoi compiti di polizia.



RILEVAZIONI DEL PANEL



CHAMPIONS LEAGUE
PARIS SAINT-DENIS
FINALE 2022



LIVERPOOL
FOOTBALL CLUB
EST. 1892

PS5
Adidas
FedEx
CANAL+

CHAMPIONS LEAGUE
PARIS SAINT-DENIS
FINALE 2022



REAL MADRID
CLUB DE FÚTBOL

PS5
Adidas
FedEx
CANAL+

Rilevazioni del Panel



Lo Stadio



Posizionato in un quartiere da sempre sede di forti tensioni sociali (qui ci fu uno degli attentati del 2015)



Posizionato all'intersezione di due arterie autostradali importanti



Numero molto limitato di parcheggi



Forte dipendenza dal trasporto pubblico:

- 1 stazione metro a nord ovest (a supporto dei tifosi del Real),
- 2 stazioni della RER (linea B linea D) a sud/sud-ovest a supporto dei tifosi del Liverpool



Real Madrid expected number of travelling supporters

Working assumptions

- The following estimates were made for the arrivals of the Real Madrid fans to Paris
- These numbers were presented to the Finalists clubs and French & Spanish authorities.



Real Madrid CF



Ad-hoc services (7,900)

Date	Number of charters	Number of passengers	Airport
MD-1	1	200	CDG
MD	19	4,000	CDG
TOTAL	20	4,200	-

Date	Number of additional DIRECT commercial flights	Number of passengers	Airport
MD-1	4	850	ORY
MD-1	2	300	CDG
MD	5	1,100	ORY
MD	7	1,450	CDG
TOTAL	18	3,700	-

Other services (12,100)



Commercial flight

- Scheduled flight connections between Madrid and Paris are extensive (including any layover(s) else where). It is expected that approximately **6,000 to 7,500 supporters** could come independently by airplane.



Private car

- Approximately **2,000 to 3,500 supporters** expected to arrive by private cars.



Coach from Spain

- Approximately **2,000 supporters** (30 coaches) registered to date in coaches coming from Madrid.



Train from Spain

- Not scalable** due to track repairs between Madrid and Paris. **200 to 500 supporters**.

+/- 20,000 supporters



By the complex nature of independent travels, it is hard to gauge how many, how and when Real Madrid supporters will be arriving in to Paris.





Liverpool FC expected number of travelling supporters

Working assumptions

- The following estimates were made for the arrivals of the Liverpool FC fans to Paris
- These numbers were presented to the Finalists clubs and French and British authorities.



Liverpool FC



Ad-hoc flights (8,850)

Date	Number of charters	Number of passengers	Airport
MD-1	5	1,000	CDG
MD	8	2,000	CDG
TOTAL	13	3,000	-

Date	Number of additional DIRECT commercial flights	Number of passengers	Airport
MD-1	16 Liverpool & Manchester airports	3,450	ORY-CDG-BVA
MD	12 Liverpool & Manchester airports	2,400	ORY-CDG-BVA
TOTAL	28	5,850	-



Other services (unpredictable)

Commercial flight

- Scheduled flight connections between the UK and Paris are extensive (including any layover(s) elsewhere). It is expected that approximately **25,000 to 35,000 supporters** could come independently by airplane. A large volume is expected to arrive from London airports (67 planes from MD-2 to MD with upgraded seating capacity), Dublin, Leeds, Birmingham, etc. . In addition, it is expected that LFC fans will also fly into other French cities and / or other European countries and take connecting flights.



Private car

- Approximately **5,000 to 10,000 supporters** expected to arrive by private cars.



Coach from the UK

- Reports show that coach travel across the channel is proving challenging for operators. Eurotunnel is closed due to full capacity while the ferry crossings are not taking coach bookings. Up to **4,000 supporters** are still expected to come by coaches. Coaches from outside the UK could also be expected.



Train

- While Eurostar is operating up to 16 / day from London to Paris, reports show that most of the trains were already full at the time of the SF 2nd leg. From **6,000 to 12,000 supporters** are expected by train including some arriving from connecting hubs outside of Paris / France.

50,000 to 70,000 supporters

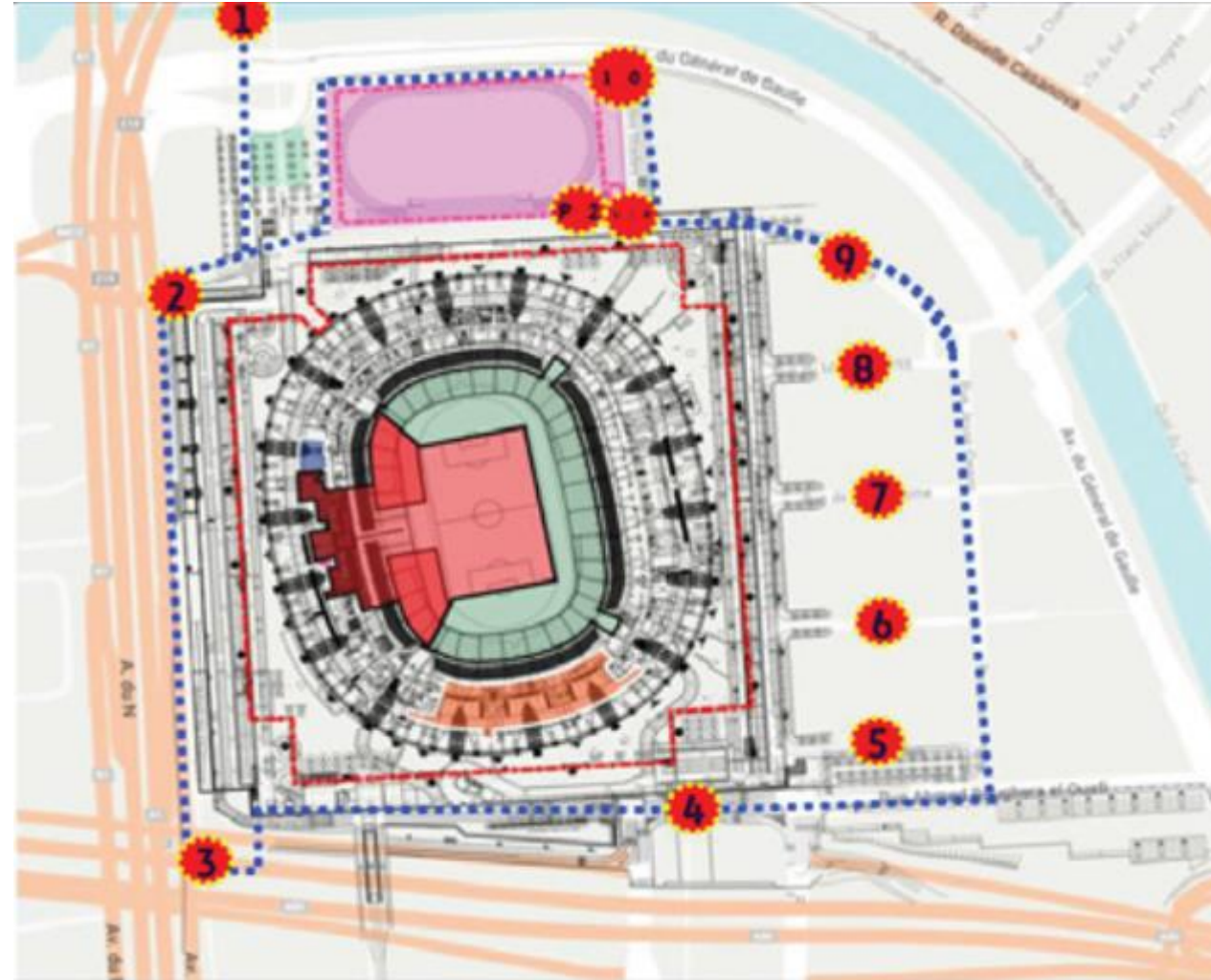


Considering the complex nature of independent travels, it is hard to gauge how many, how and when LFC supporters will be arriving in to Paris.
Realistic assumption for ticketless supporters travelling to Paris is difficult to gauge.

→ Intel reported that +/- 50,000 Liverpool FC supporters without match tickets could travel to Paris

La pianificazione della gara

- Le finaliste si sono conosciute il 5 maggio.
- Creazione di 2 Fan Zone (una più grande per il Liverpool a Course de Vincennes, una più piccola per il Real Madrid a Parc de la Legion)
- Forte incentivo all'utilizzo del trasporto pubblico
- Creazione di un Additional Security Perimeter (ASP) con 12 accessi
- Doppio screening (uno all'ASP e uno al tornello)
- Assegnazione dei settori:
 - Nord al Real Madrid (ingresso ASP1)
 - Sud al Liverpool (ASP3 e ASP 4 anche in ragione dei numeri di tifosi attesi)
- Mobilità: notizia di un potenziale sciopero sulla RER B.
- Doppio sistema di ticketing: utilizzo app + cartaceo. Su app necessità di attivare il ticket. Sul cartaceo necessità di verificare la non contraffazione.



● Rilevazioni del Panel




Il Match Day

- Le 2 fan zone vengono utilizzate da entrambe le tifoserie ma con i seguenti problemi:
 - approccio troppo vigoroso della polizia;
 - l'eccessivo sovraffollamento;
 - presenza di piccola criminalità.
- La percezione è stata più di **aree di segregazione** che non di aree destinate al coinvolgimento e all'intrattenimento.
- Sin dal primo pomeriggio, **l'ASP evidenzia lacune**. Parecchie persone (in larga maggioranza locali) riescono ad accedere all'interno dell'ASP non avendo il titolo di accesso*.
- I tifosi iniziano ad affluire allo stadio. Quelli del **Liverpool**, come consigliato dalla polizia, utilizzano quasi esclusivamente la **RER D**.

*Il report stima che già intorno alle 16 ci fossero circa 2000 persone non autorizzate. Questo determina anche continui atti di criminalità nei confronti dei tifosi regolarmente in possesso dei biglietti.



Arrival profile to Stade de France: Planning assumptions compared to Matchday actuals

Transport modes	Planning assumptions		Matchday actuals	
RER B	17,000 pax		17,000 pax*	 <div style="text-align: center;"> <p>-10%</p> <p><i>Regular commuters</i></p> </div>
RER D	9,000 pax	<i>Discrepancy due to strike notice & external communication indicating to use RER D</i>	37,000 pax	
Metro 13	22,000 pax		26,000 pax	
Taxi & ride-hailing	6,000 pax		6,500 pax	
TOTAL	54,000 pax		78,500 pax	

**6,200 pax counted + 10,800 pax estimated due turnstiles standing down*

- Due to the high share of guests, sponsors, VIPs, etc.. using the UEFA fleet of vehicles to reach Stade de France, the prospective estimate of spectators arriving by public transport and taxi to the Final was 54,000.
- Working assumptions have proven accurate except for the important deviation on RER D due to the strike notice and the significant numbers of ticketless supporters accessing the perimeter.

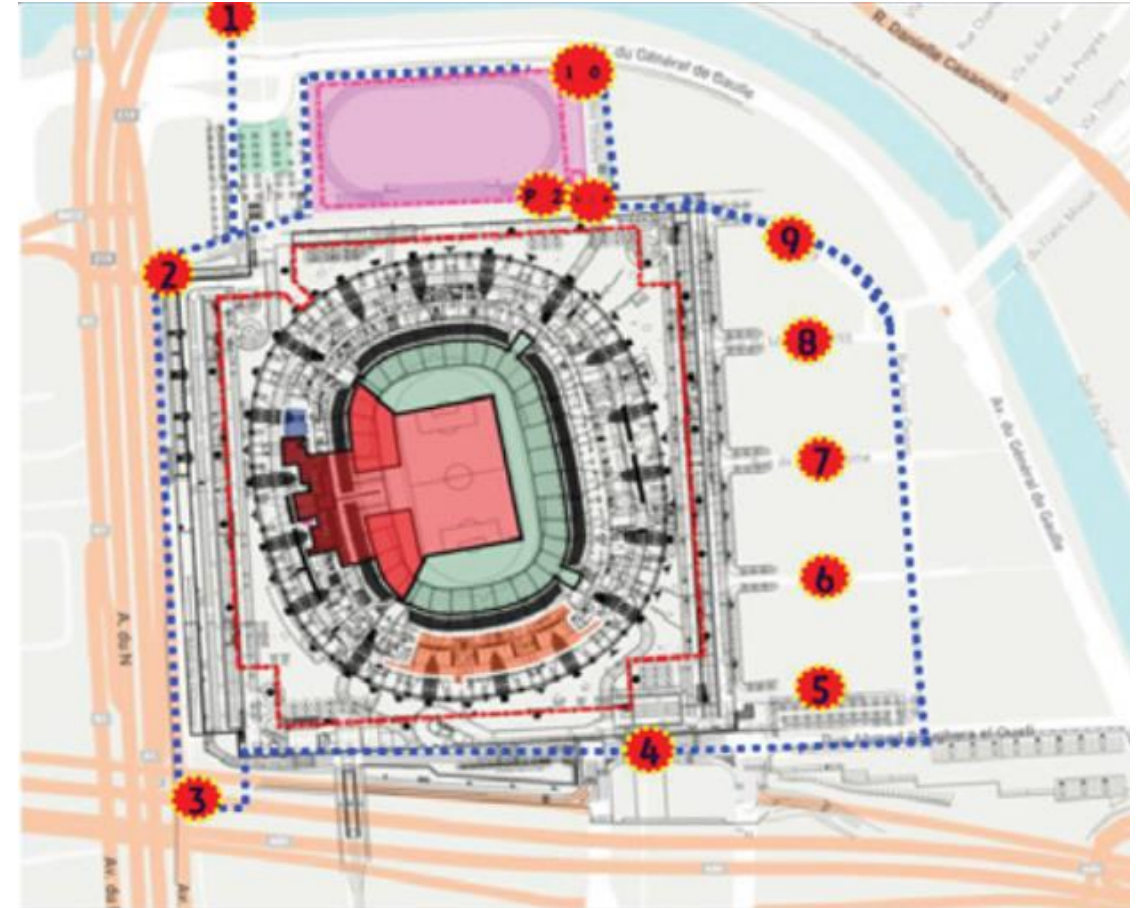
Il Match Day

Il flusso dei tifosi del Liverpool viene indirizzato esclusivamente ad ASP 3 (verso la rampa) dove la polizia ha ulteriormente ristretto il percorso per disporre i propri mezzi.

All'ingresso della rampa, sono disposti i primi canali per i controlli (5/6 linee). Le procedure sono lentissime perché il controllo sulla contraffazione è estremamente problematico (tanti biglietti risultano falsi pur non essendolo).

Il Match Day

- Il controllo sulla contraffazione doveva essere fatto a campione (10%), invece la polizia decide di estenderlo a tutti i tagliandi.
- Alle **18:45**, dalla control room dello stadio, arriva la richiesta alla polizia di dirottare parte dei tifosi ad ASP 4 (praticamente inutilizzato).
- Alle **19:30** circa 15.000 persone sono in coda all'ASP 3 e la polizia decide di dismetterlo. Questo determina che 15.000 persone percorrono la rampa e si riversano sui cancelli dello stadio (gate X, Y, Z).



Il Match Day

Contestualmente, gruppi di locali entrati abusivamente all'interno dell'ASP, cercano, da un lato di scavalcare i cancelli per entrare allo stadio, dall'altro di "assaltare" i tifosi più vulnerabili per derubarli.

Di fronte a tale circostanza, viene deciso di chiudere i gate, non consentendo l'accesso all'interno dell'impianto. Ciò determina l'accumulo notevole di persone ai gate dell'impianto e la reazione della polizia che cerca di contrastare i locali con l'utilizzo di gas lacrimogeno (specialmente al gate Z).

Il gas, anche aiutato dal vento, investe i tifosi del Liverpool ai gate X e Y. I tifosi del Liverpool iniziano a lamentarsi per la situazione e la polizia continua indiscriminatamente a spruzzare gas.



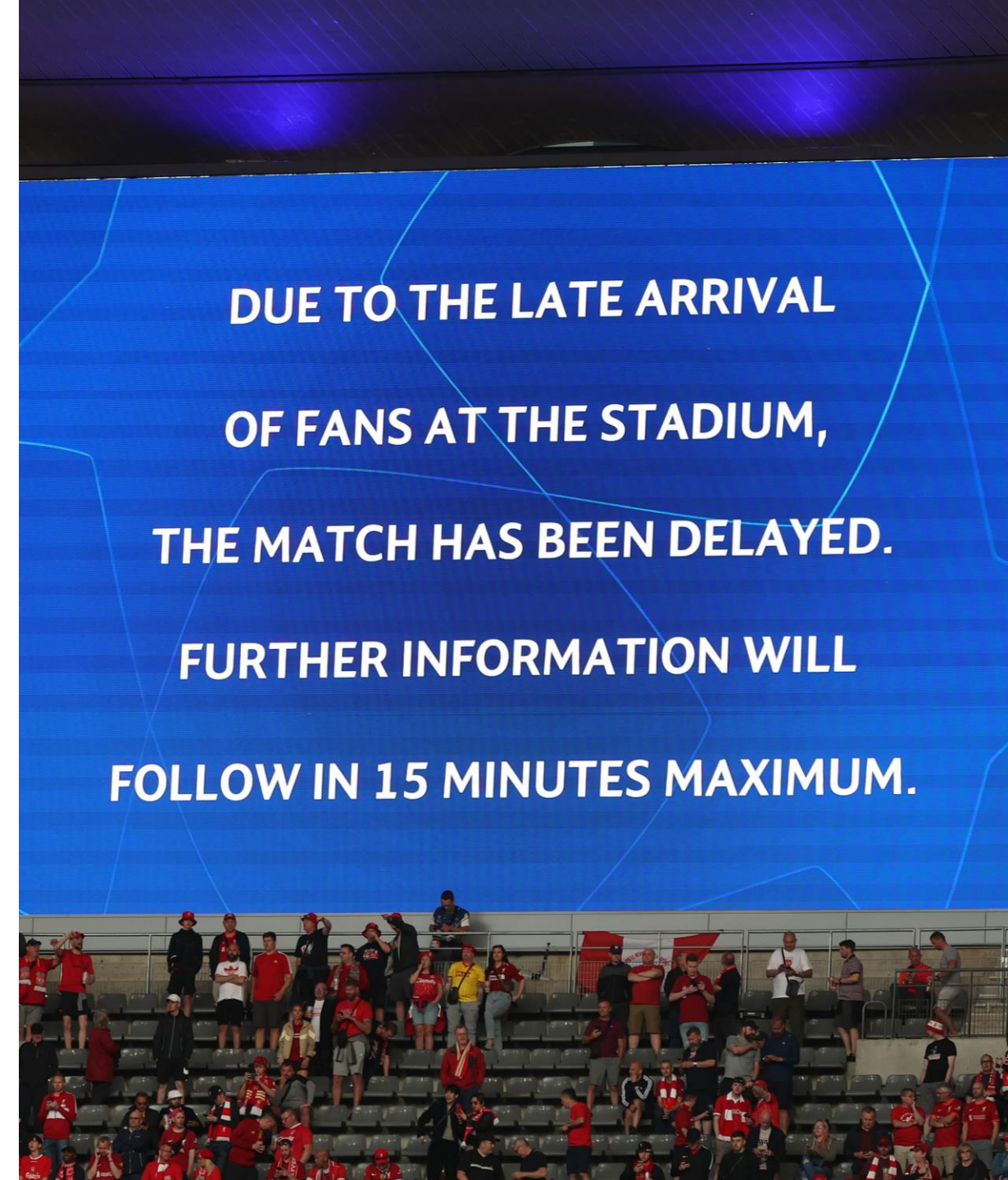
Warning

This video contains strong language and graphic images that some viewers may find distressing.

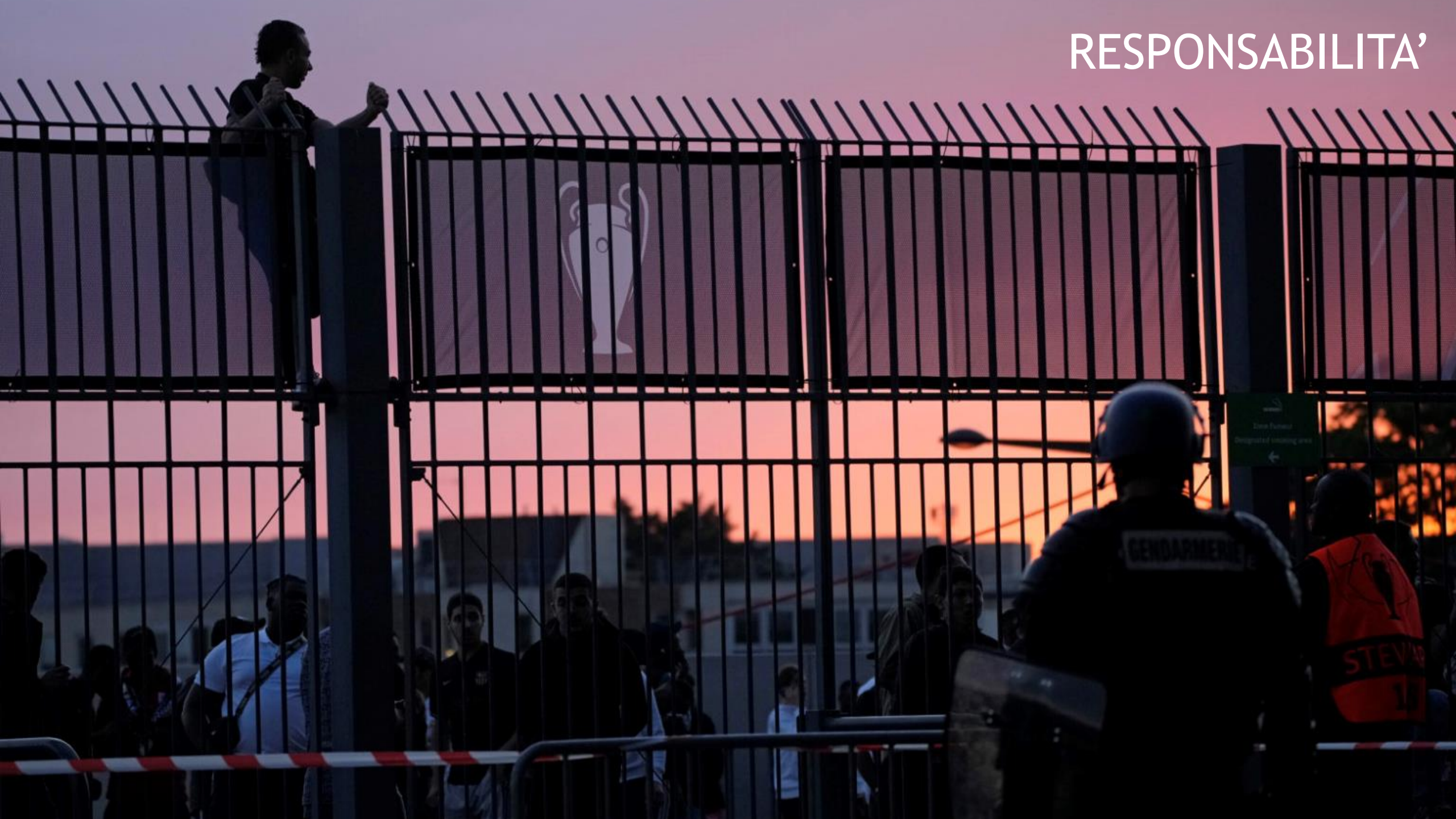
The Guardian

Il Match Day

- Situazione analoga anche ad ASP1 (Real Madrid) dove si è formata una lunga coda e dove gruppi di locali continuano a forzare controlli e a derubare i tifosi.
- In questa situazione, UEFA decide di posticipare il kick-off della partita, attribuendo tale circostanza all'arrivo ritardato dei tifosi del Liverpool.
- La partita inizierà alle **21:35**, ma non tutti i tifosi a quell'ora sono entrati.



RESPONSABILITA'



● Responsabilità evidenziate dal Panel



UEFA

- Il modello “delegation and deference” deve essere rivisto. **UEFA deve mantenere un controllo sostanziale sull’evento** e non può accettare “passivamente” le decisioni di Federazione e Polizia.
- In particolare, avendo una struttura ad hoc, il **controllo** sugli aspetti **di safety e security deve essere centralizzato**, favorendo sempre dialogo e interoperabilità tra gli stakeholder.
- Non è stato fatto un venue risk assessment e non c’è stato uno studio sui flussi dei tifosi in accesso allo stadio.
- UEFA può utilizzare il proprio “**soft power**” per allineare tutti gli stakeholder.
- **Non è stato elaborato un piano B** rispetto al fallimento dell’ASP. Il problema si è riversato direttamente sui gate di accesso.



Federazione Francese

- Non è riuscita a garantire interoperabilità tra gli stakeholder
- Decisione superficiale nel proporre un modello di sicurezza analogo alla finale di Coppa
- No venue risk assessment
- Carente organizzazione dell'ASP
- Il modello di gestione dei tornelli in caso di sovraffollamento (prevedibile in una circostanza come questa) non contemplava un piano di emergenza



Polizia

- Atteggiamento orientato alla repressione e non all'inclusione e all'accoglienza (come sancito dalla convenzione di Saint Denis)
- Organizzazione delle fan zone come aree di segregazione
- Uso improprio di strumenti offensivi (gas lacrimogeni o spray urticanti) in un contesto non opportuno
- Totale mancanza di condivisione delle misure di sicurezza (check all'ASP) e della decisione di dirottamento della tifoseria del Liverpool su RER D



WINNERS

UEFA CHAMPIONS LEAGUE 2021-2022



Raccomandazioni del Panel

per UEFA

1. Costruire un sistema interno di compliance
2. UEFA deve adoperarsi affinché tutti gli stakeholder garantiscano ai tifosi una facile permanenza in città ed un facile arrivo allo stadio
3. UEFA deve assicurarsi che negli stadi in cui si disputeranno le Finali di Champions ci sia un efficiente perimetro di sicurezza, servizi di accoglienza e indicazioni per l'instradamento dei tifosi. Supportato da un sistema di incanalamento dei tifosi che eviti congestioni. E' fortemente raccomandato simulare il calcolo dei flussi e testarlo in giorni gara.
4. Indirizzarsi su un unico sistema di ticketing (quello digitale), assicurandosi che le sedi scelte possano supportare il sistema
5. Potenziare le comunicazioni ai tifosi

6. Assicurarsi che i club abbiano (così come previsto dai regolamenti) uno o più SLO e coinvolgerli nel processo di comunicazione con i fan
7. UEFA deve richiedere alle federazioni che ospitano l'evento di utilizzare "customer service steward" nel raggio dell'ultimo chilometro, assicurandosi che siano accuratamente addestrati
8. Condurre un'analisi post evento

9. Adottare un supporter engagement model limitando il ricorso a spray e gas solo alle circostanze in cui la vita delle persone è in pericolo (art. 2 european convention on human rights)

per la Polizia

GRAZIE

