



REGOLE E
OPERATIVITA' PER LE
STAFFETTE CHE
CONDUCONO I TOUR
NEI TREFFEN O
SEMPLICEMENTE NEI
GIRI

LA SICUREZZA PRIMA

DI TUTTO

Partiamo dal presupposto che le staffette e soprattutto i giri devono essere autorizzati dalle autorità competenti.

LEGENDA.

1

- L'organizzatore è colui che facendo parte del club ha organizzato i giri.
- Le autorità competenti sono la Polizia Locale, La Polizia Stradale, i Carabinieri.
- Il Tour leader è colui che guida il giro.
- Le staffette sono coloro che regolamentano il traffico e possono essere: autorità competenti, staffette esterne, staffette del nostro club o un insieme dei tre gruppi.

Le staffette servono solo ed esclusivamente per la sicurezza dei partecipanti ai giri e agli utilizzatori delle strade che siano, automobilisti, motociclisti, ciclisti e pedoni.

Tutto deve essere armonizzato perché il giro non abbia inconvenienti di alcun genere.

Si suppone che già da 15 motociclisti in su il giro debba essere controllato e regolamentato.

Certamente quando si passa a 50 o 400 moto si può ben comprendere che la regolamentazione e la sicurezza passano in primissimo piano.

Cerchiamo, qui di seguito, di dare una minima istruzione su come l'insieme delle staffette dovrebbero lavorare in accordo con il TOUR LEADER e le autorità competenti che, in alcuni casi, collaborano alla sicurezza della viabilità.

In aggiunta a questi qualche volta capita che alcuni motoclub della zona partecipino attivamente al lavoro delle staffette oltre alle nostre che di volta in volta vengono nominate.

Il numero di staffette necessarie: per piccoli gruppi sino a 50 partecipanti al giro è di 4.

Al di sopra dei 50 partecipanti sarebbe buona cosa nominarne una ogni 30/50 partecipanti, il totale vien da sè.

Considerando il fatto che almeno una, se non di più, devono rimanere a disposizione del TOUR LEADER, sommiamo al totale almeno una/due staffette in più.



Questo a discrezione dell'organizzatore e soprattutto del TOUR LEADER che in questo caso, e in strada, comanda il gruppo e l'evento.

Prima di ogni giro l'organizzatore deve consegnare le istruzioni a tutte le staffette perché siano informate su tutto, fare una riunione organizzativa per la buona riuscita del lavoro in cui si spiega come avverrà il giro, dare il percorso concordato e spiegare le eventuali difficoltà, deviazioni o criticità del giro.

L'organizzatore dovrà anche comunicare o meglio consegnare, alle staffette, tutti i numeri di emergenza utili ivi compresi quelli dell'Organizzatore, del TOUR LEADER, dell'Ambulanza, se presente, e i numeri nazionali di emergenza.

2



Il TOUR LEADER indosserà sempre un giubbino alta visibilità ARANCIONE per distinguersi dalle staffette.



Ogni staffetta deve indossare il giubbino ad alta visibilità giallo perché venga individuato facilmente dal TOUR LEADER, dalle altre staffette e dai motociclisti appartenenti al giro. Preferibilmente con la scritta STAFF.



Almeno una staffetta ma preferibilmente anche di più, dovrebbero aver già fatto il giro con l'organizzatore e il TOUR LEADER per verificare criticità e soprattutto per memorizzare il percorso.

Questo perché una staffetta e più di una, in caso di necessità, devono sempre stare davanti al TOUR LEADER per anticipare l'arrivo del gruppo e prevenire, nel limite del possibile, intersezioni di altri veicoli nel momento che arriva il gruppo.

Dunque è sempre buona regola che almeno una o più staffette, e questo lo decide l'organizzatore con il TOUR LEADER, devono rimanere a fianco e a disposizione del TOUR LEADER.

Nel caso che la staffetta non preceda la colonna alla rotonda o incrocio, il TOUR LEADER alzerà la mano sinistra indicando: con l'indice la necessità di 1 staffetta; indice e medio 2 staffette; indice, medio ed anulare 3 staffette; indice, medio, anulare e mignolo 4 staffette. Nel caso che il TOUR LEADER si trovi nella necessità di aver bisogno di 5 o più staffette, il TOUR LEADER fermerà la colonna per dare disposizioni particolari essendo questo caso molto difficile da gestire. In presenza di punti particolarmente difficili è opportuno fermarsi e fare compattare la colonna, in questo modo sarà più facile passare tutti assieme.

Buona regola è darsi una sequenza già ordinata delle staffette. Chi deve essere prima e chi dopo ma capita che per svariati motivi ci si scambi il posto.

Chi è ultimo, a termine della coda del gruppo, ripartirà rimontando la coda e arrivando alla staffetta successiva per dargli il cambio. Capita, e questo è il caso, che le staffette siano talmente vicine che la staffetta ultima non dia il cambio alla staffetta successiva ma passi oltre e magari vada in un punto di controllo del traffico, libero o pericoloso, oppure arrivi a dare il cambio a una staffetta successiva.

L'ultima, comunque e chiunque sia, deve sempre attendere la fine della colonna, prima di ripartire e rimontare la colonna stessa. I punti pericolosi, di cui poi parleremo, devono sempre essere presidiati, sino alla fine del passaggio di tutta la colonna di moto.

Le staffette, in quanto controllori della sicurezza, non devono loro stesse essere un pericolo per la buona riuscita del giro. Dunque si raccomanda di rimontare la coda e di inseguire il punto di controllo successivo, facendo molta attenzione a tutto. Si chiede di moderare la velocità e fare molta attenzione a superare la coda. Se notano qualcosa di anomalo sia sulla strada sia nel gruppo di motociclisti hanno il dovere di fermarsi e verificare e risolvere l'eventuale anomalia, nel limite della loro possibilità.



Il limite di velocità della colonna dovrebbe essere sempre di 20 km/h inferiore al limite della strada, questo per dare modo alle staffette di recuperare senza eccedere alla velocità consentita.

Alcuni esempi:

Con limite a 90 km/h è consigliabile che il TOUR LEADER non superi i 70 km/h; limite 80 km/h, colonna 60 km/h e via dicendo fino al limite di 50 km/h colonna 40 km/h, tranne nel caso di sfilata con persone a bordo strada, in questo caso la velocità consigliata massima della colonna sarà di 30 km/h.

È consigliabile che la moto staffetta abbia accese le 4 frecce. Questo per fare notare le staffette in rimonta alle moto della colonna e fare capire alle auto che si sta svolgendo un servizio di sicurezza.

E' consigliabile che TOUR LEADER e staffette siano dotati di radio trasmettenti, nel limite del possibile, o di altro sistema di comunicazione tra loro condivisibile (mesh, altri, ecc.)

Le staffette sono esse stesse vulnerabili e quindi devono fare molta attenzione a pericoli e anomalie perché non interferiscano, non solo con i motociclisti del gruppo ma verso loro stesse. Fanno parte pur sempre del gruppo che fa il giro e sono pur sempre loro stessi motociclisti.

Inutile e pericoloso fare acrobazie di ogni genere per rimontare la coda. Piuttosto attendere qualche secondo in più e passare in sicurezza, mantenendo la distanza necessaria con i motociclisti del gruppo e nel caso suonare il clacson al loro passaggio per avvisare il gruppo dell'arrivo e passaggio.

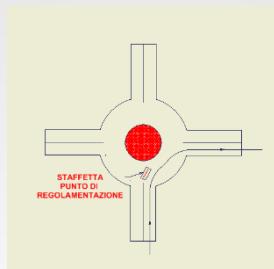
Le staffette di norma vanno fatte senza il passeggero, questo per fare vedere bene il giubbino ad alta visibilità, altrimenti anche il passeggero dovrebbe avere un giubbino ad alta visibilità. Inoltre il passeggero andrebbe a gravare sull'agilità della staffetta quindi sarebbe preferibile non avere ulteriore zavorra.

Le staffette non devono avere bagagli nel portabagagli inferiore, la cosiddetta "fioriera"; inoltre quest'ultima non deve essere estratta od inserita nel gancio di traino. Tantomeno è consentito fare la staffetta alle moto con il carrello agganciato, ai trike e sidecar. Tutto in funzione dell'agilità e della sicurezza.

Ora parliamo dei punti da bloccare e regolamentare.

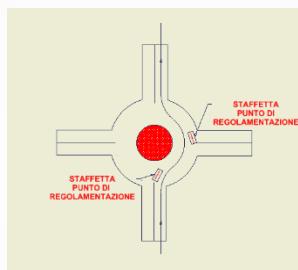
Rotonde: regolamentare la rotonda dagli ingressi di veicoli in genere da sinistra, quelli che sono già nella rotonda. Regolamentare anche tutti gli altri ingressi della rotonda, quelli necessari in base al giro.

Se la rotonda è a 2 corsie, serviranno 2 staffette, di conseguenza, se a 3 corsie, 3 staffette. Questo perché se le auto vedono un "varco" nella colonna cercheranno di infilarsi, e quindi sbarrando la strada, questo non avverrà.

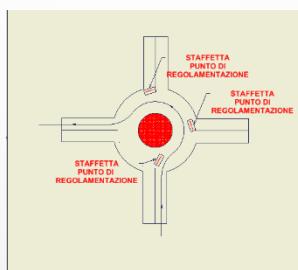


Esempio: se si arriva in una rotonda e si prosegue a destra, prima uscita, è sufficiente regolamentare il primo ingresso a sinistra della rotonda, o meglio quelli che sono già nella rotonda e li troviamo sulla sinistra.

5



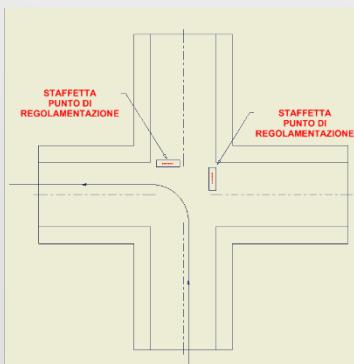
Se arriviamo in una rotonda e passando la rotonda andremo dritti, sarà facile che troveremo veicoli che arrivano da sinistra, già in rotonda, e veicoli che vi si immettono da destra nell'altro ingresso della rotonda. In questo caso vanno regolamentati due punti, e così via. Se il giro prevede, ad esempio, girare intorno alla rotonda e proseguire al terzo o quarto innesto. A questo punto si dovrà regolamentare ogni ingresso della rotonda.



Punti molto pericolosi e quindi sensibili sono tutti i passaggi pedonali che si incontrano sulla strada.

Qui le varie staffette devono verificare se ci sono pedoni o ciclisti che siano in prossimità del passaggio pedonale. A questo punto meglio fermarsi per avvisarli di attendere qualche minuto il passaggio del gruppo.

Semafori e incroci: sempre in accordo con le autorità competenti, dovremmo avere il permesso di bloccare incroci e semafori, regolamentando tutti gli ingressi. Anche qui, come nelle rotonde, si devono regolamentare tutti gli ingressi che possano influenzare il passaggio del gruppo, sino alla fine del passaggio.





Nel caso si ritenga opportuno far rallentare mezzi a motore che vengono difronte ad una velocità un po' troppo elevata, le staffette non devono invadere la corsia opposta durante la marcia, andando incontro ai mezzi che sopraggiungono ma possono fare un segno con la mano sinistra dall'alto verso il basso con il palmo aperto, in modo da fare rallentare i mezzi che sopraggiungono.

Buona regola è, per gruppi di grandi dimensioni, avere come scorta sempre una ambulanza.

Possibili inconvenienti che possono capitare:

- discussioni con utilizzatori della strada
- incidenti
- malori
- comportamenti scorretti di motociclisti che partecipano al giro

6

Se qualche utilizzatore della strada dovesse fare discussione, la staffetta, visto che il tour è autorizzato, non fa altro che informare una autorità competente e lasciare spiegare a lui la situazione. Attende la staffetta che gli da il cambio e va a comunicare quanto succede al personale delle autorità competente, presente al giro.

Se dovesse succedere un incidente o un malore, la staffetta più prossima e nelle vicinanze è obbligata a fermarsi e prestare soccorso nel miglior modo possibile. Chiamando e attendendo i soccorsi che siano, Polizia Locale, Polizia Stradale, Carabinieri e l'ambulanza se necessario. Questa staffetta mancherà al gruppo ma la sicurezza e l'aiuto prima di tutto, meglio che resti a disposizione delle persone che hanno avuto l'inconveniente, magari anche solo per rassicurarle sino a completamento dell'inconveniente stesso.

La staffetta deve anche vigilare sul buon comportamento dei motociclisti presenti al giro. In caso deve redarguirli e se non dovesse bastare, deve avvisare il TOUR LEADER che prenderà le dovute precauzioni, magari facendo intervenire le autorità competenti.

LA LEGGE DICE E IMPONE



7

Il primo passo è quello di chiedere, ai sensi dell'art. 18 del T.U.L.P.S., che è il Testo Unico delle Leggi sulla Pubblica Sicurezza, l'autorizzazione all'autorità competente, che, in questo caso è il Questore e va fatta tramite la comunicazione del modulo denominato "preavviso di pubblica manifestazione", che lo si può trovare direttamente sul sito della Questura. Questo modulo va compilato in ogni sua parte, molto semplice da fare ed intuitivo e deve essere consegnato entro tre giorni prima della manifestazione, alla Questura, dove questa è presente, oppure, se la manifestazione è organizzata presso i Comuni della Provincia, il preavviso può essere presentato presso il locale Commissariato di Pubblica Sicurezza, oppure, nei Comuni in cui NON sono presenti Uffici di Pubblica Sicurezza, si può anche consegnare presso la Stazione dei Carabinieri. Buona regola, sarebbe quella di avvisare anche i Comuni interessati dal transito dei veicoli appartenenti alla parata, inviando una mail o meglio, lo stesso preavviso dicendo che è stato già inviato alle autorità competenti e che si rispetterà il codice della strada. State attenti a rispettare scrupolosamente il Codice della Strada, perché se si devono attraversare degli incroci regolati dai semafori, è assolutamente necessario fermarsi nel caso in cui dovesse scattare il rosso, ovviamente, se ci dovesse essere un accordo diverso con il Comune interessato al transito, si potrebbe attraversare l'incrocio, ma è sempre meglio che ci sia la presenza della Polizia Locale che regola il traffico.

Queste invece le sanzioni:

cosa si rischia se non viene compilato e comunicato il preavviso di pubblica manifestazione? Ai sensi del citato articolo 18 del T.U.L.P.S., chi omette di fare la prescritta comunicazione, è punito con l'arresto fino a 6 mesi e con l'ammenda che va da 103 a 413 euro. Il Questore, nel caso di omesso avviso oppure per ragioni di ordine pubblico, di moralità o di sanità pubblica, può impedire che la parata o il raduno abbia luogo e può, per le stesse ragioni, prescrivere modalità di tempo e di luogo al raduno. I contravventori al divieto o alle prescrizioni del Questore sono puniti con l'arresto fino a un anno e con l'ammenda da 206 a 413 euro.

Oltre all'articolo 18 del T.U.L.P.S., si può incorrere alla violazione degli articoli 140 comma 1, 141 comma 1 e 6 e dell'articolo 157 comma 1 lettera "b" del codice della strada.

L'articolo 140, non ha commi sanzionatori, ma impone una determinata condotta; infatti, L'UTENTE DELLA STRADA DEVE TENERE UN COMPORTAMENTO RISPETTOSO DELLE NORME, PRUDENTE E TALE DA NON GENERARE SITUAZIONI DI PERICOLO E INTRALCIO PER LA CIRCOLAZIONE CON UN'ALTA PROBABILITÀ CHE POSSANO DAR LUOGO AD INCIDENTI STRADALI, TURBARE O LIMITARE, FINO AD ARRESTARE, IL FLUSSO STRADALE.



Per quanto riguarda l'articolo 141 comma 1 e 6, il comma 11 sanziona con la somma di 42 euro, se si paga entro 5 giorni la sanzione è ridotta del 30% ossia di 29 euro e 40, così come sanziona l'articolo 157 comma 1 lettera "b", con il comma 8 dello stesso articolo.

Fortunatamente il blocco alla circolazione che viene fatto, è di breve durata, altrimenti, un utente un po' pignolo, potrebbe denunciarvi per "VIOLENZA PRIVATA", anche se la vedo un po' risicata la cosa, ma sappiate che gli avvocati viaggiano a nozze con queste situazioni e se dovessero vincere la causa potrebbero chiedere parecchi soldi come risarcimento.

Grazie a tutti i collaboratori.

LO STAFF

Redattori: **Mauro Grioni - Simone Giacomazzo**

Con la collaborazione esperta di **Salvo Manfredi**