

Servizi Postali Tutela Aziendale		Posteitaliane	
Tipologia	ISTRUZIONE	Codice ISTCOPVEI004	
Titolo	ISTRUZIONI PER L'USO IN SICUREZZA DEI MOTOMEZZI AZIENDALI	Versione	0.2
		Data	13/06/2012

ISTRUZIONI PER L'USO IN SICUREZZA DEI MOTOMEZZI AZIENDALI IN ATTUAZIONE DEL DLGS. N. 81/2008

Codice DMS: TA-SIC-120613

INDICE

1	PREMESSA.....	2
2	INFORMAZIONI SULLE CARATTERISTICHE GENERALI E DI SICUREZZA DEL MOTOCICLO....	2
3	INFORMAZIONI PER L'USO IN SICUREZZA DEL MOTOCICLO	3
4	USO DEI CAVALLETTI CENTRALE E LATERALE	5
5	TECNICHE DI GUIDA E COMPORTAMENTO SU STRADA.....	7

Lista di Distribuzione	
<ul style="list-style-type: none"> • SP/SISS • SP/R • SP/T • SP/RU/FCI • RSGSSL di SP • Responsabili SP/ALT/Trasporti (distribuzione a cura di RSGSSL di SP) • Responsabili SP/ALT/Recapito (distribuzione a cura di RSGSSL di SP) • Responsabili SP/ALT/RAM (distribuzione a cura di RSGSSL di SP) • Responsabili SP/ALT/RAM/COG (distribuzione a cura di RSGSSL di SP) • Referenti Safety di SP/ALT/RAM (distribuzione a cura di RSGSSL di SP) • Responsabili CDM (distribuzione a cura di RSGSSL di SP) • Responsabili CP (distribuzione a cura di RSGSSL di SP) • Responsabili CD (distribuzione a cura di RSGSSL di SP) • Portalettere (ove applicati, distribuzione cartacea a cura di): <ul style="list-style-type: none"> o Responsabili CDM (personale portalettere applicato al CDM) o Responsabili CP (personale portalettere applicato al CP) o Responsabili CD (personale portalettere applicato al CD) o Responsabili SP/ALT/RAM/COG (personale portalettere applicato alla RAM) • TA/ATTA/SL • TA/ATTA/RTSL (distribuzione a cura di TA/ATTA/SL) • ASPP (distribuzione a cura di TA/ATTA/RTSL) 	
Redazione	Descrizione modifica
Gaetano Menditto Gabriele Pisu Stefano Piussi Bruno Seu	Aggiornamento
Verifica Operativa	Approvazione
Laura Zema	Livia Florio (TA/GCSL) Marcello Mineo (SP/SISS)

Tutela Aziendale Servizi Postali		Posteitaliane
Tipologia	ISTRUZIONE	Codice ISTCOPVEI004
Titolo	ISTRUZIONI PER L'USO IN SICUREZZA DEI MOTOMEZZI AZIENDALI	Versione 0.2 Data 13/06/2012

1 **PREMESSA**

Questo documento ha l'obiettivo di fornire all'utilizzatore dei motomezzi aziendali, alcune informazioni circa le caratteristiche dei veicoli ed indicazioni utili per un uso sicuro e responsabile del medesimo. Al riguardo, occorre, innanzitutto, rispettare il Codice della Strada, le indicazioni fornite dal costruttore nel manuale d'uso e manutenzione e le istruzioni di sicurezza che seguono.

Il lavoratore potrà chiedere, in ogni momento, al responsabile della struttura di appartenenza, ovvero alla persona da questi incaricata, tutti i chiarimenti e le notizie utili al fine di essere pienamente informato sul corretto uso del motomezzo e dei relativi allestimenti ed accessori studiati per rendere il veicolo uno "strumento di lavoro sicuro ed ergonomico".

2 **INFORMAZIONI SULLE CARATTERISTICHE GENERALI E DI SICUREZZA DEL MOTOCICLO**

Il motociclo Piaggio Liberty Poste Italiane 125ie edizione 2012, facilmente distinguibile per il colore giallo, è dotato di motore a benzina 4 tempi ad iniezione elettronica, conforme alle emissioni secondo regolamento Euro 3. Il cambio automatico facilita la guida. Rispetto ai precedenti modelli sono state adottate alcune soluzioni migliorative basate sul progresso tecnologico e l'esperienza.

Sulla parte posteriore e laterale del bauletto, bande retroriflettenti assicurano ancora maggiore visibilità del veicolo specie nelle situazioni meteo avverse. Le qualità ottiche e adesive del materiale retroriflettente sono tali da resistere nel tempo all'azione degli agenti atmosferici.

Il flap protettivo anteriore di tessuto impermeabile ripara le mani e il corpo dalle intemperie.

La sella è stata riprogettata ed ora ha un'altezza da terra di circa 750 mm, che consente ai soggetti meno alti, maggiore padronanza del veicolo nelle fasi di arresto e ripartenza. Essa è realizzata in materiale resistente ad un eventuale parcheggio permanente in esterno.

Il mezzo è dotato di due specchietti retrovisori, di antifurto meccanico (catena) e bloccasterzo.

Il cavalletto centrale è stato ridisegnato aumentandone la robustezza e migliorandone l'azionamento. La forza peso necessaria da imprimere con il piede sull'appiglio laterale (detto anche corno) risulta tangibilmente inferiore. Anche il cavalletto laterale è stato irrobustito.

Per l'impianto frenante è stato adottato un disco anteriore con diametro maggiorato (da 220 a 240 mm) e pinza freni flottante a doppio pistone, riducendo, tra l'altro, il carico di azionamento sulla leva freno del 25%. Il volume del materiale di usura delle pastiglie è quasi raddoppiato consentendo un aumento degli intervalli di sostituzione. Inoltre, i nuovi motocicli sono equipaggiabili, all'occorrenza, con leve freno a distanza ridotta dalla manopola per favorire l'azionamento ai soggetti che hanno mani particolarmente minute.

Il motociclo è dotato anche di un freno di stazionamento realizzato mediante un dispositivo meccanico che blocca, in posizione di azione, la leva del freno posteriore. Ciò è molto utile quando il portalelettere opera la consegna senza scendere dal mezzo, in particolare sulle strade in pendenza, potendo disporre di entrambe le mani per la presa degli oggetti.

Il veicolo è dotato di una presa di corrente da 12 V alloggiata all'interno del bauletto anteriore.

La batteria è ora del tipo sigillato esente da manutenzione, con aumentate prestazioni nelle partenze a freddo. Sono stati altresì migliorati l'alternatore ed il motorino di avviamento. Nel bauletto posteriore sono state inserite apposite cinghie elastiche a sgancio rapido per la ritenzione del carico.

Tutela Aziendale Servizi Postali		Posteitaliane
Tipologia	ISTRUZIONE	Codice ISTCOPVEI004
Titolo	ISTRUZIONI PER L'USO IN SICUREZZA DEI MOTOMEZZI AZIENDALI	Versione 0.2 Data 13/06/2012

3 INFORMAZIONI PER L'USO IN SICUREZZA DEL MOTOCICLO

MODALITÀ DI CARICO DEL MOTOCICLO

Attenzione: Le operazioni di carico devono essere effettuate mettendo in stazionamento il motomezzo sul cavalletto centrale su fondo regolare e non cedevole.

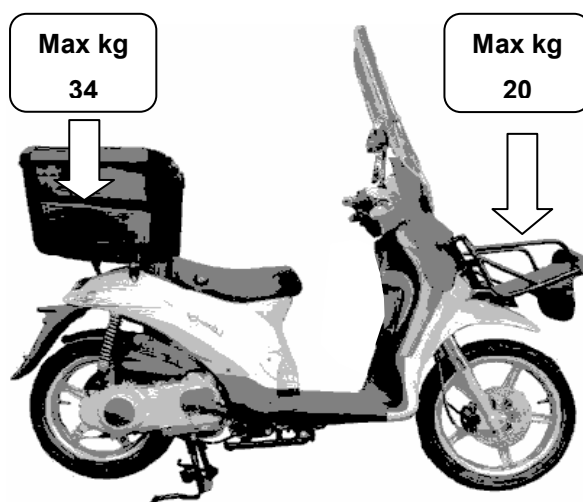
Mensola anteriore

Il veicolo può ricevere sulla mensola anteriore predisposta per accogliere la borsa del portalettere un peso massimo di 20 Kg (peso borsa circa 2 Kg + 18 Kg di posta).

Durante la marcia, la borsa deve essere fissata alla mensola mediante gli appositi dispositivi di fissaggio e con la patta ben chiusa, al fine di evitare che il contenuto vada disperso o che possa cadere in terra, generando, tra l'altro, un pericolo di perdita di controllo del mezzo. Prestare attenzione che le cinte (a tracolla e lombare) della borsa non interferiscano con la ruota.

Bauletto posteriore

Il bauletto posteriore ha un volume di 75 litri ed il carico massimo inseribile è di 34 Kg. Si raccomanda di sistemare la corrispondenza all'interno in modo tale da evitare spostamenti di carico nel percorrere le curve. Qualora il carico tende a spostarsi, utilizzare le cinghie di ritenzione.



Durante il giro di recapito occorre bilanciare il carico trasportato tra il portapacchi anteriore e baule posteriore, in modo tale da non avere il carico concentrato solo nel baule o sulla mensola. Tale accortezza consente una maggior sicurezza e comfort di guida.

Accortezze per la riduzione al minimo gli sforzi di movimentazione dei carichi.

Seguendo le seguenti istruzioni, la movimentazione degli oggetti connessi all'uso del motomezzo, non comporta alcun rischio specifico:

- la borsa deve essere trasportata dal proprio casellario al veicolo con gli appositi carrelli.
- Se la borsa deve essere riempita fino al massimo consentito dalla mensola del veicolo, è consigliabile movimentarla parzialmente carica completandone il riempimento dopo il fissaggio.
- Qualora la borsa deve essere necessariamente portata al seguito, alleggerirla il più possibile disponendo il materiale postale eccedente non a firma, nel bauletto posteriore. La borsa va indossata come indicato nel relativo libretto d'uso cioè con la cinta a tracolla disposta in diagonale rispetto al busto e con la cinta lombare allacciata in vita.

Tutela Aziendale Servizi Postali		Posteitaliane
Tipologia	ISTRUZIONE	Codice ISTCOPVEI004
Titolo	ISTRUZIONI PER L'USO IN SICUREZZA DEI MOTOMEZZI AZIENDALI	Versione 0.2 Data 13/06/2012

Utilizzo del freno di stazionamento

Il freno di stazionamento, detto anche bloccafreno, è un'innovazione particolarmente utile quando si ha necessità di stazionare il veicolo su strade in salita. Esso agisce sulla ruota posteriore e pertanto è utilizzabile solo quando si utilizza il cavalletto laterale.

Per azionarlo, occorre tirare la leva del freno posteriore (leva di sinistra), dopodichè premere verso il dispositivo di blocco in modo tale da far coincidere l'apposito nottolino presente sulla leva del freno con l'incavo presente sul dispositivo. Per lo sbloccaggio basta tirare la leva del freno posteriore.

Casco Motociclistico

Attenzione: L'Azienda pone particolare attenzione sull'uso corretto del casco. Le vigenti leggi impongono l'uso del casco e sanzionano i trasgressori.

Il casco motociclistico è un dispositivo di protezione salvavita che deve essere sempre indossato durante la marcia, anche per piccoli spostamenti.

Pertanto, agli operatori prima di mettersi alla guida, è fatto obbligo di indossare il casco in dotazione. Il casco allacciato male o non allacciato, in caso di caduta anche a bassa velocità, può sfilarsi dalla testa vanificando completamente la sua azione protettiva.

È importante sceglierlo della taglia giusta al fine di avere garanzia della massima protezione della testa in caso d'urto: indossandolo, allacciando sempre il cinturino sottogola, e provando a muoverlo avanti e indietro, il casco deve avere un gioco minimo. Qualora il casco risulti "troppo comodo" occorre scegliere la taglia inferiore.

Nel caso che il casco subisca un urto dovuto alla caduta del conducente dal veicolo, lo stesso deve essere immediatamente sostituito.

Controllo dell'efficienza del mezzo

Attenzione: Il D.Lgs. 81/08 prevede obblighi, oltre che per il datore di lavoro, il dirigente ed il preposto, anche per il lavoratore che deve prendersi cura della propria salute e sicurezza e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro su cui ricadono gli effetti delle sue azioni o omissioni [...] deve utilizzare in modo appropriato i dispositivi di protezione messi a disposizione, deve segnalare immediatamente al datore di lavoro, al dirigente o al preposto le deficienze dei mezzi e dei dispositivi di cui alle lettere c) e d) (tra cui le attrezzature e i veicoli), nonché qualsiasi eventuale condizione di pericolo di cui vengano a conoscenza, non deve rimuovere o modificare senza autorizzazione i dispositivi di sicurezza [...].

L'operatore, preventivamente all'utilizzo del veicolo, deve controllarne l'efficienza in particolare per ciò che concerne i componenti che influenzano la sicurezza (freni, indicatori di direzione, dispositivi d'illuminazione, condizioni dei pneumatici, ecc.) e, se del caso, ne deve segnalare immediatamente il malfunzionamento secondo quanto previsto dalle disposizioni aziendali. La pressione dei pneumatici deve essere controllata a freddo e periodicamente. Anche l'usura dei pneumatici va controllata a intervalli regolari; questi sono dotati di indicatori di usura: la sostituzione della gomma deve essere effettuata non appena questi si rendono visibili (vedi manuale Piaggio Liberty).

Al riguardo, per facilitare la regolarità di tali controlli, l'operatore che ha in affidamento il motomezzo deve provvedere alla compilazione puntuale dalla scheda segnalazione condizioni motocicli secondo le modalità indicate sulla scheda medesima.

È assolutamente vietato apportare modifiche ai veicoli ed anche apporre contenitori aggiuntivi per la corrispondenza che non siano quelli eventualmente forniti ed autorizzati dall'Azienda.

Tutela Aziendale Servizi Postali		Posteitaliane
Tipologia	ISTRUZIONE	Codice ISTCOPVEI004
Titolo	ISTRUZIONI PER L'USO IN SICUREZZA DEI MOTOMEZZI AZIENDALI	Versione 0.2 Data 13/06/2012

4 USO DEI CAVALLETTI CENTRALE E LATERALE

Buona parte degli infortuni in cui incorrono i portalettere accadono proprio nell'uso dei cavalletti, incidenti che possono essere evitati osservando le istruzioni che seguono.

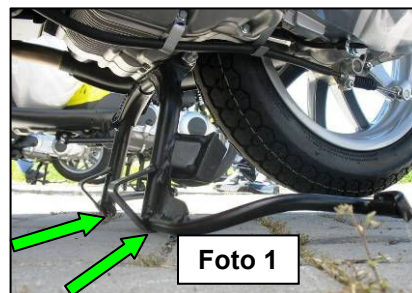
Azionamento del cavalletto centrale

Dopo aver preliminarmente verificato che il terreno sia tale da non compromettere l'appoggio sicuro delle due zampe del cavalletto (v. foto 1), ed in particolare:

- che sia regolare, ovvero esente da buche o avvallamenti
- che sia compatto, ovvero non cedevole (fangoso o sabbioso)

seguire le istruzioni che seguono:

1. Posizionarsi in piedi sul fianco sinistro del veicolo¹
2. Afferrare saldamente il manubrio con la mano sinistra e il portapacchi posteriore con la mano destra. vedi foto 2)
3. Tenere il manubrio diritto
4. Appoggiare il piede destro circa a metà della pianta sull'appiglio e con la punta rivolta verso la parte posteriore del veicolo. (vedi foto 2)
5. Abbassare il cavalletto accertandosi che entrambe le zampe poggino sul suolo
6. Fare forza con il piede verso il basso. Le mani, ben salde come indicato al punto 2., hanno il compito di controllare il movimento del motomezzo mantenendolo in equilibrio durante la traslazione



Disinserimento del cavalletto centrale

1. Ripetere i primi tre punti sopra
2. Tirare in avanti il veicolo con le due mani

¹È possibile azionare il cavalletto agendo dalla parte destra del motociclo; in questo caso la posizione delle mani è invertita.

Azionamento del cavalletto laterale

Il cavalletto laterale non deve essere utilizzato:

- durante il caricamento del veicolo;
- su pavimentazioni cedevoli che facciano affossare la zampa;
- su strade in discesa.

Dopo aver preliminarmente accertato tali condizioni:

1. Posizionarsi in piedi sul fianco sinistro del veicolo
2. Afferrare il manubrio con la mano sinistra e il baule posteriore con la mano destra (vedi foto 4)
3. Ruotare completamente il manubrio verso sinistra
4. Aprire completamente il cavalletto con la punta del piede destro agendo sull'appendice laterale dello stesso (vedi foto 5 e 6)
5. Inclinare lentamente il veicolo fino a raggiungere l'appoggio al suolo mantenendo il cavalletto completamente aperto con il piede
6. Non lasciare il veicolo fino a che questo non ha raggiunto una posizione stabile di appoggio



Disinserimento cavalletto laterale

1. Ripetere i primi due punti sopra
2. Ruotare il manubrio in posizione diritta.
3. Spingere il veicolo verso la posizione verticale finché il cavalletto non rientra in posizione di riposo.

Tutela Aziendale Servizi Postali		Posteitaliane
Tipologia	ISTRUZIONE	Codice ISTCOPVEI004
Titolo	ISTRUZIONI PER L'USO IN SICUREZZA DEI MOTOMEZZI AZIENDALI	Versione 0.2 Data 13/06/2012

5 TECNICHE DI GUIDA E COMPORTAMENTO SU STRADA

Le seguenti indicazioni stanno alla base di una guida sicura per evitare di incorrere in incidenti che possono avere conseguenze anche gravi. È importante avere un comportamento non solo prudente ma anche previdente rispetto alle manovre di altri veicoli. In particolare verranno presi in esame i seguenti argomenti:

- La regolazione degli specchi retrovisori
- La corretta posizione di guida
- La partenza
- Le regole dell'attenzione
- La velocità e lo spazio d'arresto
- La frenata
- Saper "leggere" la strada
- Le norme di circolazione

Regolazione ed utilizzo degli specchietti retrovisori

Dopo aver allacciato correttamente il casco, che inevitabilmente limita la visibilità laterale è necessario **regolare opportunamente gli specchietti retrovisori**, che sono indispensabili soprattutto nel caotico traffico cittadino, fino ad avere un'efficace panoramica della strada alle nostre spalle senza muovere troppo la testa.



La regolazione deve essere effettuata in sella sul veicolo fermo, magari sul lato destro della strada, in modo tale da avere dei riferimenti chiari su cui basarsi per verificare la correttezza della regolazione (striscia di margine della strada, veicoli parcheggiati a destra, veicoli in arrivo sulla sinistra, ecc.).

Bisogna tenere presente che è **necessario allargare il più possibile il campo visivo**, ma anche mantenere una buona profondità. Di solito si attua un compromesso tra le due esigenze.

Abituarsi a **guardare in entrambi gli specchietti** per avere sempre una chiara sensazione di quello che avviene dietro il nostro veicolo, sicuramente riduce la possibilità di avere un incidente.

Ogni spostamento laterale, oltre che dall'azionamento degli indicatori di direzione, deve essere preceduto da un **controllo degli specchietti retrovisori**, per capire se ci sono le condizioni per effettuare lo spostamento in funzione di eventuali veicoli che sopraggiungono alle nostre spalle.

Attenzione !! - *è sempre opportuno, specialmente nei cambi di direzione o di corsia, dare anche una rapida occhiata all'indietro, per una visuale certamente più ampia, girando appena la testa.*

La corretta posizione di guida

Per quanto riguarda la posizione di guida, il motomezzo non prevede parti regolabili come sulle autovetture (sedile, schienale, volante). Tuttavia i conducenti di bassa statura siederanno sulla parte anteriore della sella, i più alti sulla parte posteriore.

Nella marcia normale la miglior posizione è quella che consente una postura rilassata, con le braccia relativamente piegate e piedi ben appoggiati sulle pedane.



Non pochi conducenti procedono invece con il busto portato in avanti e i piedi verso la parte posteriore o, al contrario, col bacino spostato indietro a braccia tese. Queste sono posizioni errate che non consentono un controllo ottimale del mezzo. Ciò non toglie che sia possibile spostarsi un poco sulla sella per assumere una posizione più o meno congeniale alle proprie esigenze.

La partenza

Una volta azionato l'avviamento, non è necessario far riscaldare il motore da fermo anche se la temperatura è rigida e, soprattutto, non si devono effettuare rotazioni repentine della manopola dell'acceleratore. Si deve invece partire procedendo a velocità moderata. In tal modo il motore si riscalda in modo ottimale e si riduce l'inquinamento atmosferico.

La partenza non deve essere effettuata con cavalletto centrale inserito, per evitare un'usura precoce ed irregolare del battistrada della ruota posteriore, nonché brusche partenze.

La partenza va fatta accelerando con progressione, perché nell'avvio con la manopola dell'acceleratore completamente girata, si provoca un'eccessiva usura del gruppo frizione-cambio.



Attenzione !! - In fase di partenza prestare attenzione ad evitare lo schiacciamento del piede tra la pedana del motomezzo ed il marciapiede.

Le regole dell'attenzione

E' sempre necessario tenere un'andatura che rientri nei limiti di quelle che si ritengono le **capacità del momento**, che sono influenzabili da diversi fattori. L'assunzione di farmaci che inducono sonnolenza, l'assunzione di alcool e droghe, un particolare stato emotivo possono essere fattori che conducono ad una guida pericolosa per sé e per gli altri. Occorre essere vigili e consapevoli dei propri comportamenti e dei limiti rispetto alla sicurezza di guida. Qui di seguito si riportano le regole dell'attenzione:

- L'aspetto principale della concentrazione alla guida consiste nel **mantenere gli occhi vigili e attivi**.
- **Variate continuamente la messa a fuoco degli occhi**: vi aiuta a tenere sotto controllo vari pericoli potenziali e a tenere desta l'attenzione.
- Man mano che la velocità aumenta, i vostri occhi devono **guardare sempre più lontano per anticipare possibili pericoli**.
- Gli occhi, oltre a calcolare la vostra velocità, devono valutare anche quella dei veicoli che vi precedono **individuando così la "differenza" di velocità tra voi e gli altri**.
- Nei centri abitati prestate **attenzione a tutto quanto rientra nel vostro campo visivo** facendo brevi puntate di messa a fuoco sulle varie situazioni presenti.
- Nel dare la precedenza ad un incrocio **guardate prima a sinistra** (lato meno visibile), poi a destra e, nell'attimo in cui partite, ancora a sinistra e a destra.
- **Se siete abbagliati, guardate in basso verso il ciglio destro della strada**.
- Il casco vi protegge ma, sembra un paradosso, limita la visibilità (soprattutto quella laterale) ed attenua i suoni. **Fate molta attenzione: un colpo di clacson laterale, spesso, vuole avvisarvi di un pericolo**. Cercate di essere sempre vigili.
- **Non sottovalutate i pericoli della disattenzione** che permangono anche a bassa velocità: si può, infatti, contribuire ad innescare incidenti gravi sia nei centri abitati, sia su strade urbane ed extraurbane.

Avanzare sulla sella vuol dire spostare il peso sulla ruota anteriore facilitando la percorrenza di salite molto ripide, come per esempio su rampe di box sotterranei.

Al contrario, arretrare sulla sella sposta il peso sulla ruota posteriore facilitando la percorrenza di discese ripide oppure riequilibrando il trasferimento di carico in fase di frenata. Infine bisogna poter contare su un solido appoggio dei due piedi per terra.



Velocità e spazio d'arresto

Il modo che il nostro cervello ha di percepire la velocità passa attraverso l'elaborazione delle immagini che ci scorrono davanti agli occhi. Questa situazione ci porta ad avere **due tipi di velocità**: quella **percepita** e quella **reale**.

Il concetto di velocità percepita si estrinseca nella diversa sensazione che proviamo viaggiando, per esempio, a 40 km/h in una strada stretta, fiancheggiata da case piuttosto che, alla stessa velocità, in una larga strada extraurbana. Questa sensazione di sicurezza è molto pericolosa e non deve condizionare il nostro modo di guidare.



Infatti, il comportamento del veicolo, per quanto riguarda le capacità di frenata, tenuta di strada e stabilità dipende dalla velocità reale. E' quindi importante abituarsi ad avere sempre sotto controllo la velocità reale del veicolo, utilizzando gli strumenti di bordo, così da non trovarsi a viaggiare a velocità eccessiva senza accorgersene.

Per viaggiare in modo sicuro è sempre necessario procedere ad una velocità che comporti uno spazio totale di arresto inferiore a quello esistente tra il motomezzo ed il veicolo che lo precede.

Lo spazio totale di arresto può essere definito come la distanza che si percorre nella frenata, da quando si percepisce un pericolo, fino al momento in cui il veicolo si ferma.

Considerando la velocità di 45 Km orari, in un secondo vengono percorsi circa 13 metri. Ciò vuol dire che se il tempo di reazione è di un secondo, in questo intervallo, detto psicotecnico, si percorrono 13 metri senza frenare. Questo implica che, se un improvviso ostacolo dovesse comparirti innanzi ad una distanza inferiore ai 13 metri, sarebbe travolto ancor prima di iniziare a frenare!

Poi, fra l'inizio della frenata vera e propria e l'arresto del veicolo, si percorrono, nelle migliori condizioni di strada e pneumatici, altri 10 metri senza poter fare assolutamente nulla per accorciarli. In caso di distrazione poi, passa altro tempo prezioso prima della percezione del pericolo, per cui lo spazio disponibile per fermarsi diminuisce, con conseguenze spesso disastrose.

Quindi, se circolando a 45 Km l'ora ci si può fermare, quando tutto va bene, in circa 23 metri, con velocità doppia è necessario uno spazio quattro volte superiore (lo spazio di frenata aumenta in rapporto al quadrato della velocità).

Inoltre lo spazio di arresto è funzione diretta del coefficiente di aderenza dell'asfalto che in caso di pioggia si riduce, (a parità di asfalto), di oltre il 50 per cento, per cui gli spazi di arresto diventano più che doppi.



In certe situazioni di asfalto poco drenante o di pioggia abbondante, si può verificare il "fenomeno dell'aquaplaning" cioè quella situazione in cui la scolpitura del battistrada del pneumatico non è in grado di espellere l'acqua che si trova sull'asfalto. Pertanto il velo d'acqua che viene ad interpersi tra asfalto e pneumatico ne annulla la capacità di aderenza. Per evitare tale fenomeno occorre ridurre la velocità.

A prescindere da tale evenienza, è nelle fasi di accelerazione, ma soprattutto in quelle di frenata e di marcia in curva che il coefficiente di aderenza fa sentire maggiormente la sua influenza.

E' evidente che la velocità influisce inoltre sulla distanza di sicurezza che dobbiamo tenere dal veicolo che ci precede. Questa distanza deve aumentare, proporzionalmente con l'aumentare della velocità stessa, **di circa 3 metri ogni 10 Km/h di velocità. Durante la marcia in colonna bisogna sempre cercare di spostare lo sguardo anche oltre il veicolo che ci precede**, in modo da avere in anticipo l'informazione che la colonna sta rallentando, grazie all'accensione

Tutela Aziendale Servizi Postali		Posteitaliane
Tipologia	ISTRUZIONE	Codice ISTCOPVEI004
Titolo	ISTRUZIONI PER L'USO IN SICUREZZA DEI MOTOMEZZI AZIENDALI	Versione 0.2 Data 13/06/2012

delle luci di stop dei veicoli avanti a noi.

La frenata

La frenata è una delle manovre più delicate alla guida di qualsiasi veicolo, ma in particolare in quelli a due ruote.

Innanzitutto è importantissimo tenere presente due principi fondamentali:

- **prima di frenare bisogna chiudere l'acceleratore.**
- **Prima di frenare in curva, bisogna raddrizzare il veicolo proporzionalmente all'intensità della frenata necessaria.**

Sui veicoli la potenza frenante è sempre notevolmente superiore alla potenza del motore e quindi frenando si sottopone il veicolo a trasferimenti di carico decisamente più accentuati rispetto a quando si accelera. Le perdite di aderenza sono quindi molto più facili.



Tenendo sempre ben presenti le problematiche che abbiamo già visto derivare dagli spazi necessari ad un veicolo per arrestarsi alle varie velocità, vediamo come comportarsi in caso di frenata in situazioni "limite", che è sempre meglio prevenire.

Nella situazione in cui la frenata determini una **perdita di aderenza della ruota posteriore**, con conseguente sbandata del veicolo, ci si dovrà comportare nel seguente modo:

- in rettilineo a ruote dritte, se si avverte un "saltellamento del mezzo, rilasciare leggermente il freno anteriore.
- Con il manubrio girato oppure in curva, rilasciare leggermente i freni effettuando nel contempo un'azione di correzione dello sterzo che deve essere girato nella stessa direzione della sbandata (controsterzo), riportando il mezzo in linea retta non appena la sbandata termina.

Nel caso in cui, in curva, **la perdita di aderenza si ha sulla ruota anteriore**, ci troviamo nella peggior situazione che può capitare ad un motociclista.

Anche in questo caso la manovra correttiva consisterebbe nel rilascio dei freni, in particolare dell'anteriore, e nel cercare di raddrizzare il ciclomotore con opportuni spostamenti del corpo. Tale manovra è estremamente difficoltosa!

In caso di caduta bisogna cadere nel miglior modo possibile, cercando di mantenere il mento vicino al petto in caso di caduta di schiena, senza aggrapparsi al veicolo ma lasciandolo andare.

Per prevenire le perdite di aderenza, è quindi sempre necessario seguire alcune semplici regole. La frenata più sicura è sempre quella che si effettua a ruote dritte e veicolo in verticale.

E' preferibile l'utilizzo combinato dei due freni soprattutto quando si deve frenare su fondo con scarsa aderenza in quanto, in tali condizioni, il freno posteriore arriva ad incidere sulle capacità di frenata quasi quanto quello anteriore. Bisognerà però avere sempre l'accortezza di frenare con la massima progressività ed essere pronti, in caso di bloccaggio delle ruote, a rilasciare il freno corrispondente.

Dopo aver percorso un lungo tratto di strada bagnata senza aver azionato i freni, l'effetto frenante è inizialmente minore. In queste condizioni di marcia è necessario azionare periodicamente i freni. In caso di fondo stradale bagnato o sterrato o comunque scivoloso, non frenare a fondo.

Saper "leggere" la strada

Viaggiare facendo attenzione alle caratteristiche della strada, che non sempre può trovarsi nelle migliori condizioni, è essenziale per la propria sicurezza.

E' perciò importante, anzi basilare per il "saper guidare in sicurezza", acquisire la capacità di "**leggere la strada**" e quindi comportarsi di conseguenza.

In linea di massima, le condizioni dell'asfalto sulla pavimentazione stradale possono essere: asfalto asciutto - asfalto bagnato - asfalto sporco - asfalto vecchio.

Con riferimento all'aderenza, bisogna considerare che:

- Più il colore tende al nero, maggiore è l'aderenza.
- Più evidente è la granulosità, maggiore è l'aderenza.
- Più il colore tende al grigio chiaro, più l'asfalto è vecchio e minore l'aderenza.
- Più è macchiato d'olio, più è facile slittare.
- Più è polveroso o con tracce di sabbia o pietrisco, più è facile slittare.
- In presenza di buche, bisogna fare il possibile per evitarle senza brusche manovre.
- In caso di strade sconnesse, sterrate, con paté e basolato si deve ridurre la velocità e guidare con prudenza.
- Bisogna prestare particolare attenzione se l'asfalto è bagnato, soprattutto nei primi minuti di pioggia su asfalto da lungo tempo asciutto per mancanza di precipitazioni
- I coperchi metallici dei "tombini", eventuali binari dei tram e la vernice bagnata della segnaletica orizzontale, rappresentano vere "trappole" che dimezzano i coefficienti d'attrito. In questi casi è pericoloso procedere con il motomezzo molto inclinato o a velocità elevata.

Ma oltre a "vedere la strada", **è importante farsi vedere**, sia di giorno sia di notte. Al riguardo è importante indossare gli indumenti ad alta visibilità forniti in dotazione. Essi consentono una più facile individuazione da parte degli altri conducenti sia durante la guida, sia nelle frequenti discese e risalite sul motomezzo.

Particolare attenzione deve essere posta durante la guida se il veicolo è stato caricato con pesi vicini ai limiti massimi previsti; sarà necessario adeguare la guida evitando di effettuare manovre avventate o brusche:

Le mani non dovranno mai essere tolte dal manubrio.

Le norme della circolazione stradale

Essere abili nella guida significa soprattutto conoscere e applicare le numerose norme che regolamentano la circolazione stradale: possedere la necessaria conoscenza dei segnali, saper eseguire correttamente le manovre e rispettare tutti gli utenti della strada.

Le norme di circolazione sono quelle stesse del Codice della Strada, valevoli per tutti i veicoli a motore, che tra l'altro

impongono al conducente di "...regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo delle caratteristiche del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ogni altra circostanza di qualsiasi natura sia evitato ogni pericolo per la sicurezza" e che "... il conducente deve sempre conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizioni di sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo del veicolo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile".

A tal fine si richiamano le più elementari norme di sicurezza stradale:

- Rispettare la segnaletica stradale
- Osservare le distanze di sicurezza e prevedere gli spazi di arresto.
- Prima di immettersi nel flusso della circolazione, segnalare la propria intenzione azionando l'indicatore di direzione, se questo è guasto o non è presente, alzando il braccio. Dopo aver dato la precedenza ai veicoli già in marcia sulla carreggiata stessa, inserirsi quando c'è spazio sufficiente alla manovra.
- Segnalare per tempo i cambi di direzione con gli appositi indicatori luminosi.
- Moderare la velocità in presenza di asfalto viscido/bagnato.
- Sia nelle strade urbane che in quelle extraurbane, ha l'obbligo di marciare stando il più possibile vicino al margine destro della carreggiata, e mai affiancato ad altri.
- Usare particolare attenzione negli attraversamenti stradali e nelle inversioni del senso di marcia, da effettuarsi, solo laddove possibili, con la massima attenzione.
- È vietata qualsiasi elaborazione che alteri le prestazioni del veicolo o l'assetto del veicolo originale, in quanto renderebbero il mezzo non conforme al tipo omologato e pericoloso per la sicurezza di guida.

Nel ribadire che **l'imprudenza e la distrazione sono le principali cause d'incidente**, è opportuno rammentare che **l'assunzione di bevande alcoliche riduce sensibilmente l'attenzione** necessaria alla guida e la capacità del conducente di evitare ostacoli improvvisi.

Pertanto è assolutamente vietato assumere bevande alcoliche prima e durante il proprio turno di lavoro.

È obbligo dell'operatore segnalare all'azienda l'eventuale ritiro della patente, lo stato di salute e l'assunzione di farmaci che comportino controindicazione alla guida.

L'uso di telefoni cellulari durante la guida non è consentito. Il personale dovrà accostare il mezzo in luogo sicuro prima di effettuare/rispondere alla chiamata.

La patente di guida richiesta dal codice della strada per il motociclo aziendale è la "B" o "A₁".

