

# CONSIGLI PER I CAPOGITA

## Preparazione e gestione di escursioni giornaliere di gruppo

### Premessa:

Questo non vuole essere un manuale su come bisogna necessariamente organizzare una bicicletata, ma, si spera, un utile strumento a chi si cimenta per le prime volte in questo, talvolta scomodo, ruolo. Spero di non sembrare presuntuoso nel dare consigli, ma credo, dopo aver organizzato o partecipato attivamente ad un centinaio di allegre pedalate, di poter dire qualcosa di utile. La mia esperienza inizia con l'organizzazione di brevi escursioni sin dal 1987 nei dintorni di Vicenza e ben presto l'attività dell'associazione locale ha prodotto gite con spesso più di 50 ciclisti e a volte da più di 100. I problemi che si venivano a creare erano sempre i soliti, differenze di velocità e spezzamento del gruppo in più tronconi, smarrimento di partecipanti che si fermavano senza avvertire, piccoli incidenti meccanici e cadute, eccessiva fiducia del capogruppo sulla sua conoscenza del territorio, arrabbiate degli altri utenti della strada che veniva invasa dal gruppo e così via. Problemi che cercavo di risolvere di volta in volta e che tentavo di limitare la volta successiva, fino al mio ultimo anno di presidenza della mia associazione, il 1997, dopo il quale, anche grazie ad alcuni di questi consigli, è andata avanti con le sue gambe.

Successivamente per due stagioni ho avuto poi la possibilità di guidare piccoli gruppi di turisti in bicicletta per un tour operator americano, che mi fatto comprendere l'importanza della sicurezza e delle comunicazioni tra il leader e i partecipanti. Ciò mi permette di integrare questo documento con alcuni consigli per limitare al minimo le "visite" ai pronto soccorso degli ospedali e anche per dare un "senso di sicurezza" fondamentale per far godere al massimo la piacevolezza di un'escursione in bici a tutti i partecipanti.

Questa dispensa riassume le relazioni che ho sostenuto durante i corsi di formazione Fiab svoltosi dal 2003 al 2011, ed è stata integrata con l'aiuto delle osservazioni avanzate dai partecipanti agli stessi corsi. Naturalmente non voglio e non posso essere esaustivo e ognuno potrà integrare con la sua esperienza queste brevi note. Se ci fossero osservazioni / integrazioni avrei piacere che mi venissero comunicate.

Michele Mutterle

### 1) Preparare la gita

Dovrebbe essere superfluo ricordare ai responsabili delle associazioni che il capogita durante la pedalata **rappresenta** a tutti gli effetti l'**associazione** per cui queste persone dovranno essere elementi conosciuti e fidati. Un buon consiglio è di affiancare le prime volte i nuovi volontari nella preparazione di altre gite organizzate dai più esperti.

Prima di tutto, quando si pensa ad una gita, è opportuno pensare ad una **meta**, a qualcosa di definito da vedere o visitare, potrebbe essere una villa, una zona naturalistica delimitata (oasi, parco faunistico), un museo ecc. Spesso mi venivano proposte gite da soci dicendo: "si potrebbe andare in quella valle, c'è una stradina fantastica che faccio sempre e non ci passa nessuno!" In effetti poi la stradina c'era, ma

era lunga un km, e per arrivarci si doveva necessariamente percorrere 5 km di statale e dopo di che si sbucava sul nulla! Se si ricevono proposte di questo genere parlatene con questo socio e cercate una meta nelle vicinanze come quelle che vi accennavo sopra. Guardate poi su una **buona cartina** (almeno in scala 1/100.000) quale potrebbe essere l'itinerario da seguire, basandosi anche sull'esperienza che si ha di quelle zone. Spesso guardando la cartina si scoprono strade tranquille, delle quali non si sospettava l'esistenza. Non fidatevi della vostra esperienza di automobilisti. Quelle che in auto appaiono tranquille varianti in realtà sono a volte strade mediamente trafficate, spesso strette e improponibili per il gruppo. Tra una strada stretta, mediamente trafficata, e una un po' più trafficata ma più larga, scegliete senza dubbio quest'ultima. Se avete dei conoscenti che abitano nelle zone dove andrete a pedalare, non esitate a contattarli, potrebbero darvi delle "dritte" su stradine della zona, a volte non segnalate sulla carta. Avendo più o meno chiaro in mente l'itinerario, andate (meglio se in due o tre) a **provarlo in bicicletta**. Se sulla carta sembra non ci siano alternative a tratti pericolosi o di statale non perdetevi d'animo, chiedete quando siete in zona alle persone che trovate sulla strada. Le vecchiette ed i vecchietti a piedi o in bici sono una fonte inesauribile di consigli su come evitare incroci pericolosi o su come raggiungere quella tal frazione seguendo tratturi o belle strade bianche inesistenti sulla carta. Anche gli argini dei fiumi sono preferibili in certi tratti, ma in questo caso dovete fare attenzione perché spesso gli argini sono area demaniale sulle quali è vietato l'accesso ad ogni veicolo, quindi in caso di incidenti la responsabilità potrebbe ricadere sugli organizzatori. Non dimenticate di **scrivere sempre su un notes** che avrete appresso, tutti gli incroci e le indicazioni che bisogna seguire nell'itinerario. I più organizzati usano un **walkman** e trascrivono a casa le indicazioni che si dettano. Io uso questo metodo, sfruttando il contachilometri della bicicletta e dettandomi nel modo più preciso possibile **ogni segnalazione** utile, ad es. "km 3,4 svolta a dx indicazione Vallemarina; km 4,2 inizio discesa ripida, ricordarsi di avvertire il gruppo; km 5,0 svolta a sx su strada bianca senza segnali, con capitello di madonna all'incrocio." ecc. Quando necessariamente si deve tornare indietro perché si è sbagliato strada, tornare all'ultimo punto corretto segnalato e azzerare il contachilometri, ricominciando da quel punto in poi da zero. In sede di scrittura a casa del percorso si faranno poi le somme dei diversi parziali per definire il chilometraggio totale. Siccome ogni ciclocomputer purtroppo gode di personalità propria, potrebbe risultare utile affiancare al km totale fino a quel momento anche il **parziale dal punto precedente**, che potrebbe aiutare chi non si ritrova con le distanze segnalate fino a quel momento. Molto utile per la comprensione del percorso è anche fare dei **riferimenti sulla cartina**, ripresi nella descrizione del percorso, ad es punto A, oppure **l'incrocio pericoloso!**, per semplificare la comprensione del partecipante rispetto alla cartina, seguendo l'itinerario.

**Informarsi** su tutto quello che c'è di visitabile sul percorso (ville, musei, corti), chiedere eventuali **orari di apertura** e prezzi. Eventualmente prenotare la visita (è necessario in alcune situazioni). Per la **sosta pranzo** l'ideale è un prato annesso ad un agriturismo, dove chi vuole può farsi fare un panino o addirittura mangiare un pasto caldo. Esistono spesso delle pubblicazioni negli **uffici turistici provinciali** con le coordinate di tutti gli agriturismo della provincia, potete richiederla o consultarla negli uffici Informagiovani. Questa è la soluzione ideale, ma non sempre si può attuare. Può andare bene comunque un semplice prato e se nelle vicinanze non c'è un qualsiasi bar o trattoria che possa preparare panini, organizzate una **sosta a metà mattinata** ad un bar fornito (preavvertendolo). Cercate di essere sicuri che su questo prato non daremo fastidio a nessuno, ci siano delle zone ombreggiate e che i locali sui quali fate affidamento non siano chiusi quella Domenica. Il punto sosta pranzo è opportuno sia **dopo la metà dell'itinerario** o in ogni modo dopo il tratto più difficile (una lunga salita o tratto di argine). **Il ritorno deve essere più diretto dell'andata**, di solito gli eswcursionisti non hanno voglia di fare lunghe deviazioni per tornare a casa. Dopo delle salite cercate un **punto di riferimento** dove attendere gli inevitabili ritardatari, ad es. la piazza di un paese o uno spiazzo, meglio se all'ombra, da dire prima di iniziare la salita a chi presumibilmente arriverà in cima prima degli altri.

Dopo aver provato l'itinerario (se non conoscete perfettamente la zona almeno un paio di volte), dagli appunti che avete preso **scrivete con precisione** tutto il percorso e segnatelo con un pennarello su

una fotocopia della cartina. Sarà indispensabile per la futura **itinerarioteca** della vostra associazione. Vi consiglio di portare in sede almeno una settimana prima l'itinerario completo con la cartina e di farne delle copie da distribuire ai partecipanti. Tenete presente che ogni cartina è generalmente coperta da **copyright**, quindi per evitare rischi scrivete sempre sulle fotocopie da distribuire al pubblico "cartografia tratta da ...". L'associazione che usa sempre la stessa cartina potrebbe chiedere una autorizzazione al proprietario della cartografia per l'utilizzo sporadico di fotocopie in occasione di gite domenicali.

Se la vostra associazione non le avesse già è opportuno autocostruirsi una decina di **bandierine rosse** (come quelle che generalmente vedete in mano agli omini che agli incroci indicano la strada ai podisti nelle marce non competitive) da distribuire al servizio d'ordine. Fatele maneggevoli, con i manici rotondi e non più grandi di 30 x 50 cm per non creare intralcio a chi dovrà usarle. Qualche associazione usa delle palette rotonde ad imitazione di quelle della Polizia, ma ritengo siano un po' troppo "falsamente autorevoli" per essere credibili. Dovreste poi preparare anche un piccolo **kit di prime riparazioni** per bici con chiavi, pezze e alcune camere d'aria di varie misure da far portare a chi durante la gita farà la scopa (ne riparleremo). Molto utile è anche una pompa professionale che fa risparmiare molto tempo rispetto alle solite pompette da viaggio.

Se nel frattempo scoprite che il giorno della gita per un motivo o per l'altro non sarete disponibili, **coinvolgete il prima possibile** un amico o un altro socio che potrebbe sostituirvi. Qui si capisce l'importanza di **non preparare un'escursione da soli**, ma si deve essere almeno in due o tre a conoscere il percorso.

## 2) il giorno della gita, prima della gita

Fino a qui la preparazione, ora alcuni consigli per il giorno della gita: arrivare **almeno 15 – 20 minuti prima** della partenza, per rispondere a domande o fugare dubbi che molti hanno sul percorso e per definire quello che, con una brutta parola, si chiama "servizio d'ordine", cioè quei personaggi che con le bandierine rosse fermano il traffico agli incroci pericolosi. Più avanti ne parleremo. Presentarsi al punto di partenza **in ogni caso**, anche sotto una pioggia battente, spesso un acquazzone cessa pochi minuti prima della partenza e a quel punto capita che chi abita vicino al luogo di ritrovo sbuchi da dietro l'angolo e si aspetti di partire. Anche se non si prevede che la pioggia smetta per almeno 5 giorni, essere presenti comunque per non deludere chi si potrebbe presentare (è capitato più di una volta) per avere informazioni sull'associazione o sulle iniziative. La partenza si deve cercare di farla circa 15 minuti dopo il tempo prefissato (ma non ditelo a nessuno o molti arriveranno all'ultimo minuto con magari la bici da gonfiare o incertezze varie che posticipano sempre di più la partenza). Prima della partenza evitate di stare assieme tra i "vecchi" o i dirigenti dell'associazione, ma spargersi nel gruppo e **accogliere** chi sta arrivando con frasi di cortesia: "grazie di essere tornato, .... Come va? ... è la prima volta che partecipi? ... bella bici, è nuova? Ecc ecc, per far sentire a proprio agio i partecipanti e per permettere loro di fare domande se qualcosa non gli fosse chiaro e fossero troppo timidi per chiedere. In questi minuti date un'occhiata alle bici di chi a mano a mano arriva e date un'occhiata al mezzo e soprattutto alle ruote. Causa frequente di ritardi alla partenza è infatti il **gonfiaggio delle ruote** di chi scopre quando il gruppo è quasi in movimento che ha i pneumatici del tutto sgonfi. Qualche associazione fa firmare ai partecipanti la dichiarazione di presa visione del **regolamento delle gite** e ne distribuisce copie. Potrebbe essere un buon sistema per evitare i consueti "io non lo sapevo". In ogni caso bisognerebbe per fini assicurativi raccogliere i nomi dei partecipanti. Si possono distribuire dei fogli da compilare (così si raccolgono anche mail e nomi dei nuovi) o destinare un volontario a raccogliere i nomi (limitando così gli incomprensibili scarabocchi dei partecipanti). In questo caso bisogna avvertire tutti più volte che devono passare dalla registrazione prima di partire o "non si sarà assicurati". Molte associazioni limitano la partecipazione alle loro gite solo ai soci, questo solleva

l'associazione da molti problemi che si dovessero verificare per incomprensioni o ignoranza dei partecipanti.

È importante prima di partire trovare un posto rialzato (la base di una statua, le scalinate di una chiesa ad es.) e **chiamare tutti i partecipanti a raccolta** (a volte è comodo l'aiuto di un fischiotto) e dire loro a voce forte e chiara chi siamo e cosa si devono aspettare dalla giornata. I timidi si tranquillizzino, questo "speech" non è necessario sia il capogita a farlo. Tutto o in parte potrebbe essere "sbraitato" da un membro esperto del direttivo o dal presidente stesso (se si attende un gruppo numeroso un megafono potrebbe essere un buon investimento, anche se scomodo da scorrizzare per tutta la gita). Per prima cosa dovrà essere ricordato **lo scopo** delle nostre associazioni che non è solo ludico ed escursionistico, ma anche promotore di un modo diverso di muoversi in città. Per quanto riguarda la gita, poi ricordate a tutti, anche se è già scritto sul programma, il **chilometraggio e la meta**, cosa si visiterà e se ci sono biglietti d'ingresso da pagare. **Avvertire** sin da allora dove possono essere i **punti pericolosi** (incroci, discese ripide) e faticosi. Se il percorso è abbastanza lungo (più di 50 km) o ci sono lunghe salite **non abbiate paura a dissuadere** chi partecipa con bici inadeguate (tipo graziella, o il catenaccio della nonna) perché potrebbero causarvi difficoltà insormontabili o rallentare a dismisura l'andatura. Un altro "trucchetto" è chiedere chi si è ricordato di portare una **camera d'aria di scorta**. Chi non alza la mano quel giorno molto probabilmente correrà a procurarsi una camera d'aria prima della prossima gita. Se il pranzo sarà al sacco chiedere chi non si è portato i panini e quindi **programmare la sosta** per far fare loro il rifornimento, avvertendo questi "disgraziati" che non si fermino altrove.

**IMPORTANTE** in questo frangente dare alcuni **consigli per la sicurezza**. Ad ogni gita ci sarà qualcuno che non ha mai partecipato prima per cui bisogna anticipargli che cosa ci si aspetta da loro e che cosa li aspetta. In di un discorso prima della partenza bisogna ricordare che questa è una **escursione di gruppo** e che comporta **vantaggi e svantaggi**. Il vantaggio è che non si deve pensare al percorso, ma che basta seguire il gruppo per fare una gita su belle strade tranquille che da soli non si sarebbero mai trovate, oltre a stare in compagnia. Lo svantaggio è che non si può fare quel che si vuole e bisogna adeguarsi alle esigenze del gruppo. Qualche associazione propone in primavera dei veri e propri corsi per i partecipanti alle gite in cui si spiegano alcuni semplici concetti. Prima regola sempre è rispettare il **codice della strada**. A meno di brevi pedalate oceaniche in cui ci sia l'ausilio dei vigili urbani, siamo tenuti a comportarci come utenti qualsiasi, rimanendo sulla destra della carreggiata e rispettando i segnali. Bisogna avvertire sin da prima della partenza che non saranno tollerati **comportamenti pericolosi** come andare senza mani (più frequente di quel che si pensi), zigzagare, andare sui marciapiedi o spingere gli altri partecipanti (buona scusa per "tastare" sodi fondoschiene di fanciulle stanche). Ricordare che il **gruppo deve rimanere tale**. Pur senza restare per forza appiccicati al ciclista che ci precede è opportuno esortare a **non formare "buchi"**, cioè a recuperare immediatamente quando si formano dieci metri o più di luce davanti al partecipante. Da dieci a cento metri il passo è brevissimo e si potrebbero creare problemi agli incroci o costringere il capogita a frequenti soste per ricompattare. Prima di partire non si deve aver paura di insistere troppo sulla **sicurezza del mezzo**. Se si sa che ci sono discese pericolose sconsigliare la partecipazione di chi sa di non avere la bici con i freni a posto, dire ai partecipanti di segnalare se vedono borse fuori posto o **vestiario che tocca le ruote**. Chi sentisse **rumorini strani** sulla propria bici farebbe bene a cercare di capire cosa sia, prima di perdere pezzi per strada. Fondamentale poi ricordare a tutti cosa sia la **"ciclocortesìa"**, quando si pedala in gruppo e dare alcuni esempi, ad es. se davanti a sé si vedesse un ostacolo (i paletti all'inizio di una pista ciclabile, un buco nell'asfalto, un'auto parcheggiata malamente lungo la strada ecc.) dite di avvertire con voce forte e chiara chi segue **"PALETTO.... BUCO...."** Quando il gruppo svolta il capogita deve tendere il braccio e anche chi lo segue deve fare altrettanto così da preavvertire chi segue che là davanti si sta girando. La cosa più importante è forse quella di **avvertire quando ci si ferma**. Causa frequente di incidenti è la fermata improvvisa di qualcuno nel gruppo che costringe gli altri a scarti improvvisi o a frenate altrettanto brusche. Quando qualcuno si

deve fermare, **a cominciare dal capogita**, deve alzare il braccio e urlare STOOOP... così da allertare chi segue che potrebbe essere **distratto** dal paesaggio o dai fondoschiena di cui sopra.

**Avvisare più volte e con voce chiara** prima della partenza: “TRA 5 MINUTI SI PARTE ... TRA UN MINUTO SI PARTE...” per far salire in sella i partecipanti, quindi avvisare con uno scampanello contagioso e con chiare incitazioni quando si parte davvero.

### 3) la gita, finalmente!

Il servizio d'ordine alla partenza deve essere tutto **alla testa del gruppo**. Queste persone è bene sceglierle tra coloro che più spesso hanno fatto gite con noi, o almeno chi ci sembra più affidabile. È abbastanza importante che abbiano una **bicicletta piuttosto agile** e non un catorcio perché dovranno rapidamente riconquistare la testa del gruppo dopo essersi fermati a fare il loro servizio agli incroci. Utile far indossare loro una pettorina per renderli riconoscibili e più autorevoli. La cosa dovrebbe funzionare così, ad ogni incrocio, anche se con una strada poco trafficata, posizionare **due volontari del servizio** ai due lati della strada che si attraversa e **attendere** che il gruppo arrivi completamente. Fate attenzione che **non ci si ammassi** dietro il capogita bloccando completamente la circolazione e ripetere spesso a voce alta che bisogna **lasciare spazio** per il passaggio delle auto che altrimenti “assedierebbero” il gruppo da dietro creando inutili attriti e discussioni. Quando si vede arrivare la scopa, attendere che **il traffico lo consenta** e, solo a quel punto, dire al servizio di bloccare la strada da ambedue le direzioni, segnalando con la bandiera, alle auto che stanno arrivando, che si devono fermare. I due devono **rimanere** in quel punto **fino a che non sia passata la scopa**, quindi dovrebbero con calma recuperare la posizione in testa al gruppo. Durante il recupero dalla coda alla testa il servizio dovrebbe **redarguire** (bonariamente ma con fermezza) chi non sta rispettando le regole della gita, **incitare** al recupero chi si sta staccando frazionando il gruppo e **far spostare più a destra** chi marcia pericolosamente in mezzo alla strada o addirittura nell'altra carreggiata. Una bandierina deve stare **sempre in testa** (cioè la dovete tenere voi) ed una **sempre in coda** (cioè alla scopa). Sottolineo ancora che il ruolo del servizio d'ordine è **molto delicato**, ed alcune associazioni hanno scelto addirittura di non avere nessuna bandierina e di non fermare mai le auto agli incroci o ai semafori per limitare le responsabilità, lasciando all'attenzione e alla destrezza dei partecipanti la scelta del momento per l'attraversamento. Capisco questo punto di vista, ritengo però che questo metodo sia pericoloso perché viene spontaneo ai partecipanti che devono attraversare, di seguire i ciclisti che li precedono senza controllare attentamente se sopraggiungono mezzi dall'altro senso, inoltre in caso di gruppi cospicui e attraversamenti numerosi il tempo che si perde nelle attese diventa importante e potrebbe provocare notevoli ritardi.

Per permettere a tutti (partecipanti, servizio d'ordine, automobilisti che devono superare, ecc) di rendersi conto visivamente dove inizia e finisce il serpentone, consiglio di applicare alle biciclette del capogita e della scopa quelle utili bandierine triangolari con asticella lunga flessibile, alle quali si può applicare anche la bandiera ufficiale della Fiab. Il **ruolo della scopa** non è da sottovalutare, deve essere una persona che sa perfettamente il percorso per poter ricompattare il gruppo in caso di separazioni. E' possibile anche lo scambio tra capogita e scopa in tratti di percorso più chiari all'uno o all'altro. Molto utile è consegnare alla scopa un **kit di primo soccorso** sia sanitario che meccanico e anche una serie di 3 – 4 **camere d'aria** dei modelli più diffusi, soprattutto da 28” e 26” e da mtb. Indispensabile scambiarsi i numeri di cellulare tra scopa e capogita per comunicazioni durante il percorso. Le associazioni più previdenti, da quando alcune frequenze sono state liberalizzate, si sono munite di 2 o 3 semplici e pratici walkie talkie, che ora si trovano a buon prezzo nei negozi di telefonini.

La **velocità** che si tiene in gruppo è più bassa di quella che si tiene normalmente da soli (se si ha un contachilometri andare indicativamente a 16 – 18 km/h in pianura), tenere sempre d'occhio il serpentone di bici dietro, se si fraziona, rallentare, se tende ad “ingrossarsi” ed occupare la strada,

accelerare un po'. Nei tratti di strada statale o trafficata aumentate un po' l'andatura e chiedete a gran voce di stare in fila indiana. Non bisogna trattenersi dallo sbraitare se qualcuno (di solito sono bambini) ha voglia di stare sempre davanti a voi, sfalsando la velocità e costringendovi a urlare loro dietro la direzione da prendere agli incroci. Nei casi peggiori qualcuno si potrebbe portare dietro per la strada sbagliata diversi partecipanti creando poi immane confusione. Voi dovete **SEMPRE** essere **davanti al gruppo**, cioè non fermatevi mai a fermare le macchine agli incroci, ma **chiamate a gran voce** se occorre le bandierine, che devono recuperare la testa del gruppo.

Quando ci si ferma per un motivo particolare (visite, deviazioni od altro), **chiamare a raccolta** tutti e con voce forte e chiara **comunicare il programma**. In caso di visite individuali (ad es. in un giardino od in una cittadina) o quando la sosta pranzo è in zone dispersive (grandi parchi), è opportuno **dare un orario di ritrovo** e partenza. Se si devono **calcolare i tempi** di percorrenza state sempre molto larghi, tenete presente che le forature sono all'ordine del giorno e che i problemi meccanici possono ritardare di intere mezz'ore il gruppo. Tenete presente che **ogni sosta**, anche solo per vedere velocemente un monumento, **provoca uno stop di diversi minuti** perché molti ne approfittano per mangiucchiare qualcosa, per togliersi le felpe e così via.

In caso di **foratura**, se possibile, fermate il gruppo alla **sosta prevista più vicina**, dove lo sventurato al quale è stata sostituita la camera d'aria (è più veloce solitamente sostituirla che ripararla) **vi raggiungerà assieme alla scopa** e si potrà ripartire senza aver perso troppo tempo. Se per qualsiasi motivo bisogna **cambiare il programma** durante la gita, non fate il grave errore di chiedere il parere a tutti. Si formeranno sicuramente due o più correnti all'interno del gruppo ed alla fine o ci si divide o molti resteranno scontenti. Chiedete invece un **consiglio ai due o tre "fidi"** che avete ed attuate la decisione presa senza incertezze. Non ve ne pentirete.

Al **ritorno** a casa il gruppo si sfalderà, e non molti ritorneranno al punto di partenza. Potrebbe essere un'idea simpatica, prima che ciò accada, **darsi appuntamento in una pizzeria** per la sera, dove chi vorrà può rivedere gli altri escursionisti e magari continuare le conversazioni cominciate nella giornata.

Termina qui questo elenco di semplici tratti dalle mie esperienze. Spero di avervi dato alcune informazioni utili per l'organizzazione delle vostre uscite domenicali di associazione. Per altri aspetti importanti come la responsabilità, la comunicazione, l'organizzazione di bici + treno o gite di più giorni, ecc. vi rimando ad altri documenti della Fiab e ad alle altre relazioni.

Vi ringrazio per l'attenzione.

***Michele Mutterle***