

CODICE DELLA STRADA E CICLISMO

Preliminarmente: tutti gli utenti della strada sono soggetti ai precetti e regolamenti previsti dal relativo Codice (il codice della strada, per brevità: CDS). Nel predetto codice troveremo alcune limitate deroghe a questa regola che, però, riguardano unicamente l'attività ciclistica svolta all'interno di una gara.

IL CODICE DELLA STRADA

Analizziamo alcuni commi degli articoli che a noi più interessano.

Art. 68 CDS:

“I velocipedi devono essere muniti di pneumatici (n.d.r.: non mi è mai capitato di vedere un ciclista pedalare sui cerchioni!), nonché:

- a) per la frenatura: di un dispositivo indipendente per ciascun asse che agisce in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote;*
- b) per le segnalazione acustiche: di un campanello;*
- c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiotti rossi, inoltre sui pedali devono essere applicati catadiotti gialli ed analoghi dispositivi devono essere applicati ai lati (sulle ruote -ndr).*

I dispositivi di segnalazione lettera c) comma 1 devono essere presenti e funzionanti nelle ore e nei casi previsti dall'art. 152 c. 1.

Le disposizioni previste nelle lettere b) e c) del comma 1 non si applicano ai velocipedi quando sono usati durante competizioni sportive”.

Art. 153 CDS (a sua volta richiamato dall'art. 152. Il legislatore non si è accorto che in seguito alle modifiche al CDS del 2003, si è venuto a creare uno scoordinamento tra l'art 68 che richiama l'art 152 che, però, adesso riguarda solamente i veicoli a motore. Pertanto la sua applicazione deve avvenire per interpretazione estensiva):

“I dispositivi di segnalazione visiva devono essere presenti e funzionanti da mezz’ora dopo il tramonto del sole e mezz’ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità”.



PROCEDERE SU UNICA FILA



CONDURRE A MANO SE D'INTRALCIO



SEGNALARE CON IL BRACCIO

Art. 182 CDS:

“I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra”.

Art. 377 Regolamento di esecuzione del CDS:

“Da mezz’ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell’oscurità e di giorno qualora le condizioni atmosferiche richiedano l’illuminazione, i velocipedi sprovvisti o mancanti degli appositi dispositivi di segnalazione visiva, non possono essere utilizzati, ma solamente condotti a mano”.

DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE ACUSTICA E VISIVA

Partiamo da un incontestabile dato di fatto: le nostre amate “specialissime” sono prive dei dispositivi di segnalazione acustica e visiva (riguardo al primo si sopperisce con il fischio o con il classico: ooooooh! ed eventuale successivo moccio se la disattenzione dell’autista crea una situazione elevata di pericolo. Però il CDS non ha previsto tale tecnica come alternativa al campanello). Niente da dire sull’impianto frenante: quello agisce sempre “in maniera pronta ed efficace” (anche perché se non sono dolori in tutti i sensi!).



Orbene, lasciamo stare il dispositivo di segnalazione acustica (qualora qualcuno dovesse confrontarsi sul punto con uno zelante tutore dell’ordine provi a dirgli che usa il sistema di cui sopra. Potrebbe bastare). Riguardo al dispositivo di segnalazione visiva si potrebbe dire: il problema non si pone perché esco di giorno (non esco mai mezz’ora prima del sorgere del sole e mai rientro mezz’ora dopo il tramonto del sole!). E’ vero, se così stanno le cose, non è richiesto il dispositivo di segnalazione visiva. Voglio però ricordare che questo benedetto dispositivo ci deve essere anche in caso di forte pioggia, nebbia, attraversamento di galleria (quante volte abbiamo fatto la galleria tra Pisa e Lucca?) ma anche *“qualora le condizioni atmosferiche richiedano l’illuminazione”*. Potrebbe succedere che sempre il solito zelante tutore dell’ordine, decidendo che la condizione atmosferica richiede l’illuminazione, ci elevi, in mancanza del dispositivo di segnalazione visiva, una bella contravvenzione (raccomando, in tal caso, la dovuta calma perché quelli zelanti sono sempre in due - il secondo serve per far da eventuale testimone - e si fa presto a scivolare nel penale: è stato nuovamente introdotto il reato di oltraggio a pubblico ufficiale!).

Peraltro – abbandonando il campo delle contravvenzioni - se, in qualità di avvocato oltre che ciclista, dovessi difendere l’assicurazione del tipo che vi ha tamponato, per giocarla su, quantomeno, un concorso di colpa, basterebbe allegare (termine avvocatesco) che stava piovendo, di conseguenza la visuale era ridotta ed il ciclista, inoltre, non era munito dei necessari dispositivi di segnalazione visiva (si sa come sono gli avvocati/ciclisti: a volte ciclisti, a volte avvocati. Tutto dipende dall’interesse del momento!).

PROCEDERE IN UNICA FILA

Passando ad analizzare come, noi ciclisti, si dovrebbe (il condizionale è d'obbligo) procedere sulla strada, dopo la lettura dell'art. 182 CDS mi viene da dire: **SEMPRE IN FILA INDIANA.**

E' vero che nel centro abitato si potrebbe procedere affiancati in coppia ma, anche qui, bisogna stare attenti a valutare che le condizioni della circolazione non richiedano che si debba procedere in unica fila (occhio allo zelante). Non mi pare che nel centro abitato, perlomeno di Livorno, esistano delle strade che consentano di pedalare affiancati senza intralciare il traffico (soprattutto se per centro abitato deve intendersi quella zona piuttosto limitata individuata dal Comune a fini amministrativi).

SVOLGIMENTO DI GARE

Quindi si potrebbe sostenere che si pedala tranquilli solo nelle gare: nessuno potrà contestarci la mancanza dei predetti strumenti segnaletici, qualsiasi siano le condizioni atmosferiche che andremo ad incontrare.

Però, anche qui, non tutto è consentito. Infatti, anche in tale contesto (gara), trova applicazione il codice della strada. Lo dicono espressamente i regolamenti della Federazione Ciclistica Italiana. In particolare l'**art.9** del vigente **Regolamento Tecnico per lo svolgimento delle attività cicloamatoriale e cicloturistica**, prevede che *“Nello svolgimento della attività cicloturistica/amatoriale è obbligatorio il rispetto del Codice della Strada ed ogni altra norma in materia di sicurezza contenuta nel presente Regolamento da parte della società organizzatrici delle manifestazioni in quanto applicabili”*.

Il fatto che la norma sopra citata faccia riferimento alle “manifestazioni” è particolarmente significativo e sottolinea come non solo nell'ordinaria attività su strada i ciclisti debbano conformare la propria condotta al Codice della Strada – ovvero nel corso di un'uscita di gruppo o di un semplice allenamento individuale – ma debbano farlo anche nel corso di “manifestazioni” ciclistiche, termine da intendersi in senso lato (granfondo, le c.d. randonné, ecc.).



Sul punto torna, in maniera esplicita, **l'art. 79** del medesimo **Regolamento Tecnico** che prevede: “...*Oltre alle norme del Codice Della Strada dovranno osservare le regole sportive di cui debbono essere informati...*”.

Peraltro l' **art. 9** del **CDS**, che disciplina le competizioni sportive, non contiene alcuna esplicita deroga alle norme in materia di circolazione stradale. Pertanto, faccio un esempio, anche in una gara se il semaforo è rosso bisogna arrestarsi ed attendere che scatti il verde. Certo, si potrebbe obiettare che, in quella gara, la strada è stata interdetta al traffico e quindi non ha senso osservare le ordinarie regole di precedenza e neppure tale osservanza nessuno la pretende ed è quindi pronto a fare contravvenzioni.

Tutto vero, perlomeno fino a quando non succede il peggio. Mi spiego: in effetti esistono gare, anche amatoriali (oltre a quelle dei professionisti), nelle quali, seppur per un limitato periodo di tempo (di solito viene calcolato a partire dal passaggio del primo concorrente), la strada viene interdetta alla normale circolazione.

Questa è in effetti una deroga alla normale circolazione stradale che però non è contenuta nel CDS ma nei provvedimenti autorizzativi che l'organizzatore della gara deve farsi rilasciare dal Comune, Provincia o Regione.

In questo caso cosa succede se il ciclista, confidando nel provvedimento autorizzativo e quindi nella chiusura della strada, taglia una curva e va a scontrarsi con un'autovettura che procedeva in senso inverso?. In altre parole può essere risarcito da colui che circolava nella propria corsia di marcia?.



Applicando il CDS il ciclista che, gasato dalle immagini di Nibali in discesa al Giro di Lombardia, ha voluto imitarlo non potrà certo essere risarcito da colui che ha tenuto correttamente la propria direzione di marcia viaggiando sulla destra. E' però altrettanto vero che l'automobilista dietro la curva non avrebbe dovuto esserci. Dobbiamo allora domandarci: perché c'era?. E' plausibile pensare che si sia verificata una falla a livello organizzativo della gara. Ritengo che, perlomeno in prima battuta, la responsabilità del sinistro vada ricercata tra colui che ha organizzato la manifestazione ed il direttore della corsa (anche in solido tra loro).

Del resto l'obbligo del rispetto delle norme del codice della strada nel corso delle competizioni è stato riconosciuto dalla **Cassazione** che ha stabilito: *“L'espressa previsione della possibilità dello svolgimento di gare su strade ed aree pubbliche (nella specie, gara ciclistica) posta dall'art. 9 CDS, non modifica, durante lo svolgimento di esse, l'obbligo di osservare le norme sulla circolazione da parte di tutti gli utenti della strada, compresi i medesimi corridori...”*

Avv. Paolo Musetti
Via Del Tempio, 8
57125 Livorno
Tel.0586884184/ Fax:0586882310