



Motoalpinismo

TRIAL "ALTERNATIVO"

E' legittima l'aspirazione di dedicarsi al cosiddetto "motoalpinismo"? Noi crediamo di sì, ovviamente. Ma è possibile scrivere di motoalpinismo, senza creare "danni", cioè senza creare inutili allarmismi nei non appassionati, nelle persone incaricate al controllo del territorio? In una parola: vale la pena svegliare il cane che dorme? Noi pensiamo di sì. Ecco il nostro contributo alla materia. Per appassionati e non

Testo di Giulio Romei

Un posto dove girare di nascosto, da qualche parte, si trova sempre. E' uno dei modi possibili di affrontare l'argomento, tentando di aggirare i problemi connessi.

Ma si trova sempre anche il "furbo" che "ara" i prati, lascia aperti i cancelli del bestiame al pascolo, spaventa e rompe le scatole agli escursionisti e alle famiglie in gita, attira sempre e comunque attenzione negativa su tutti noi. Esiste, però, anche un altro tipo di approccio. La consapevolezza di essere in "regola" mentre si gira con una moto da trial può contribuire a migliorare la nostra immagine. Proviamo, allora, a fare capire che la moto da trial, rispettando le regole, può circolare liberamente per i sentieri e le mulattiere, che ci sono aree e percorsi permanenti sul territorio ove le Amministrazioni Pubbliche vedono positivamente ciò che facciamo.

Tra sentieri e mulattiere

Il trial è una disciplina motoristica fuoristrada che rispetta l'ambiente, in quanto è caratterizzato da bassa velocità, ridotta rumorosità e potenze limitate. Per questo motivo, molti Amministratori Pubblici hanno manifestato la propria disponibilità ad autorizzare aree e percorsi permanenti sul territorio italiano. I percorsi si compongono principalmente di

sentieri, mulattiere e tratturi.

Per "sentiero" si intende una via stretta, a fondo naturale, tra prati, boschi o rocce. La "mulattiera" è una strada formata da un percorso protetto da muri, di solito realizzato con pietre e sassi trovati sul luogo, che serviva al transito del bestiame (da cui deriva il nome "mulattiera").

Il "tratturo" si identifica come un sentiero, solitamente in terra battuta, delimitato da muri a secco. Sentieri, mulattiere e tratturi sono da considerarsi, a tutti gli effetti, delle strade, in base a quanto dispone l'art. 3, punto 48, del Codice della Strada che definisce un sentiero (o mulattiera o tratturo) "una strada a fondo naturale formata per effetto del passaggio di pedoni o di animali".

La Corte di Cassazione ha avvalorato questa accezione di "sentiero" con la sentenza n. 02479/02, in cui si esprime a riguardo di una sanzione contestata al Moto Club Sanremo nella Regione Liguria, relativa alla circolazione "fuoristrada" su un sentiero: "(...) La norma non fa riferimento solo a strade costruite dall'uomo, ma anche a strade a fondo naturale, le quali possono essersi costituite mediante il calpestio di uomini o animali, e non essere state predisposte per la funzione in questione dall'uomo (...)".

Dalla sentenza si evince che le Regioni possono disciplinare la circolazione (fuoristrada) solo al di fuori delle strade pubbliche e private, mentre sulle stesse (e quindi anche sui sentieri) la regolamentazione risulta di competenza dell'Ente Gestore (Comune, Provincia, ecc.).

Le limitazioni al transito devono essere adottate solo dall'Ente Gestore con apposita Ordinanza, e segnalate all'inizio del tracciato con i cartelli previsti dal Codice della Strada. Non possono essere adottate dalle amministrazioni regionali, con un divieto generalizzato.

Però, ATTENZIONE: quanto scritto prima NON SIGNIFICA che le leggi regionali che vietano la circolazione fuoristrada sui sentieri decadono automaticamente.

Significa che, in caso di una contestazione in materia di circolazione fuoristrada su un sentiero o su una mulattiera, si può fare ricorso all'Autorità Amministrativa competente entro trenta giorni dalla data di notifica del verbale.

Le implicazioni sono molte, favorevoli e sfavorevoli. Una prima considerazione però va fatta: nella quotidianità il sentiero è universalmente visto come un tracciato da utilizzare a piedi, la circolazione su un mezzo a motore è vista come "fuoristrada" e quindi il risultato ottenuto in Cassazione deve essere gestito con estrema ocularità, perché difficilmente può essere capito e accettato dalla maggioranza delle persone. Molti, poi, non fanno differenza tra moto da trial e altre moto ...

Quindi occorre usare il buon senso, si devono gestire le situazioni evitando i conflitti di prepotenza, bisogna entrare in contatto con gli Enti locali per farsi autorizzare il transito, perché ora c'è uno strumento giuridico molto forte.

Seconda considerazione: dobbiamo essere consapevoli che "sentiero = strada" non deve essere in ogni caso un lasciapassare generalizzato, un pass indiscriminato che ci permette di girare ovunque senza prima ottenere un consenso! Dobbiamo continuare a gestire le situazioni in punta di piedi come prima, gestire le contestazioni e farci accettare dagli Enti Locali perché ora ci possono ufficializzare i percorsi, mentre prima non ne avevano gli strumenti. Dobbiamo far capire che il motoalpinismo praticato con le moto da trial è sostenibile, e può contribuire ad una corretta gestione del territorio.

Autorizzazione percorso motoalpinistico

Non esiste una normativa nazionale in materia di circolazione fuoristrada e solo una parte delle Regioni italiane hanno legiferato in merito. Non esiste, dunque, un metodo unico per chiedere una autorizzazione al transito.

La Federazione Motociclistica Italiana ha redatto il "Vademecum del Fuoristrada" (si dovrebbe trovare ancora, presso i Comitati Regionali e alcuni Moto Club), dove sono stati riportati i testi delle leggi regionali in materia e dove queste entrano in conflitto con la sentenza della Corte di Cassazione del Febbraio 2002.

La consapevolezza di essere in "regola" mentre si gira con una moto da Trial può contribuire a migliorare la nostra immagine



Il fatto che un sentiero sia equiparato ad una strada non autorizza a girare ovunque, senza ottenere preventivamente un permesso.

Il nostro suggerimento è che il primo passaggio è quello di costituire (o associarsi a) un Moto Club. In questo modo si può identificare il soggetto che dovrà chiedere l'autorizzazione al transito fuoristrada all'Amministrazione competente. "Scoprire" vecchi tracciati persi per poi ripristinarli è un elemento estremamente positivo di sostenibilità del motoalpinismo che permette di farsi accettare dalle Comunità Locali.

Il Moto Club richiede, per i suoi iscritti, un'autorizzazione formale a transitare, e mantiene in funzione i tracciati magari prestando, se necessario, la normale opera di pulizia per consentirne l'utilizzo nel tempo.

Di fronte al nulla osta del Comune, di solito l'amministrazione regionale condivide l'impostazione ufficiale approvata.

Circolazione "Fuoristrada": sanzioni

La circolazione fuoristrada necessita non solo di regolamentazione, ma anche di un'adeguata vigilanza che garantisca il rispetto delle regole stesse. Quando si transita su un sentiero o una mulattiera, c'è la possibilità di incappare in una sanzione per il divieto di circolazione in fuoristrada. Sono addetti alla vigilanza le guardie forestali, le guardie provinciali e le forze dell'ordine in generale (Carabinieri e Polizia).

Si tratta di agenti di polizia stradale abilitati

a contestare eventuali infrazioni della circolazione stradale, e sono facilmente riconoscibili grazie a due elementi distintivi: la divisa e la paletta rossa da entrambi i lati.

Le guardie ecologiche volontarie, invece, non sono agenti di polizia stradale, ma agenti di polizia amministrativa. Non esiste una normativa nazionale che li inquadra: di solito sono abilitati a svolgere la loro attività da leggi regionali o da un decreto prefettizio. Per quanto riguarda la circolazione fuoristrada, le guardie ecologiche volontarie possono contestare le sanzioni amministrative previste dalle leggi regionali. Se si viene fermati, è necessario che chi lo fa si qualifichi in modo chiaro. Se questo non avviene, si può chiedere (o pretendere) l'intervento delle forze dell'ordine, oppure si può andare via...

Ovviamente, è molto facile dirlo ma quasi impossibile fare sì che accada quanto detto sopra, per mille motivi (strada stretta, situazione "complicata", lontananza da un centro abitato o strada asfaltata, dove possano transitare Polizia o Carabinieri con le loro vetture). Ecco dunque, ancora una volta, l'invito ad usare sempre e comunque la massima dose possibile di buon senso.

La targa di circolazione

Sulle moto da trial la targa di circolazione è facilmente soggetta a rottura o smarrimento.

I parafanghi altamente flessibili, infatti, cedono sotto il peso della targa e del relativo supporto, e la ruota posteriore può facilmente danneggiare la targa. Le conseguenze più immediate sono la reimmatricolazione del veicolo e la relativa spesa economica.

Una soluzione logica sarebbe quella di poter utilizzare delle targhe "regolari" sostitutive, di dimensioni minori, durante il motoalpinismo. Per aggirare il problema della targa, i motoalpinisti italiani scelgono fra tre differenti linee di condotta:

- 1) esporre la targa originale, assumendosi il rischio di danni economici e/o fisici;
- 2) togliere la targa e portarla con sé durante il giro sul tracciato;
- 3) sostituire la targa con riproduzioni di vario genere.

Nel primo caso, le conseguenze sono già state menzionate. In caso di perdita o di illeggibilità della targa, inoltre, la sanzione amministrativa si aggira intorno a 70 euro. Nel secondo caso, bisognerebbe trovare un dispositivo semplice di montaggio, e l'eventuale sanzione amministrativa ammonterebbe a circa 140 euro.

Per quanto riguarda la sostituzione della targa originale (trascrizione del numero di targa con un pennarello direttamente sul parafango, la riproduzione in metallo con sfondo rifrangente come l'originale, le fotocopie in bianco e nero o a colori, l'utilizzo di un cartoncino o di adesivo, e tante altre), va chiarito che si tratta in ogni caso di una vera e propria "falsificazione", con conseguenze pecuniarie più elevate e il rischio di una condanna penale.



