



## Frequentatori della montagna: una difficile convivenza

24 Agosto 2023

Share



Area estesa, piana di Vigizzo

**Le risorse ambientali e paesaggistiche che caratterizzano il nostro territorio sono un elemento fondamentale per il turismo ed è**

**normale che si vogliano incentivare tutte le attività legate alla montagna. Per quanto riguarda però l'utilizzo delle *mountain bike* e della pratica del *downhill* o il *freeride* qualche riflessione si impone: si tratta infatti di sport estremi che richiedono sicuramente ambiti dedicati, poiché la convivenza con gli altri frequentatori è pericolosa e spesso letale**

Ci sono incidenti che appaiono inspiegabili sino a quando non si decide di approfondire. Ci sono incidenti che vengono rubricati come tali ma forse si tratta di omicidi. Non stradali e quindi non è chiaro quale Codice si debba applicare. Fatto sta che seguire il mero profitto provoca disastri. O disaffezione. Ma andiamo con ordine. Negli ultimi anni le amministrazioni locali si sono impegnate per mettere a reddito ogni metro quadro di territorio creando pareti da arrampicata, percorsi con funi, piste di equitazione, percorsi per *mountain bike* e *downhill* [ [Nota 1](#) ]. Così può capitare di passeggiare in quota e dover condividere (malvolentieri) il tracciato con sportivi delle più disparate discipline agonistiche.



Figura 1. Percorso condiviso

Alcuni Enti Locali hanno giustamente creato aree apposite, altri, più creativi o senza alcun codice deontologico o senza interpellare alcun esperto di sicurezza hanno pensato che lo spazio condiviso fosse la soluzione migliore. [ Figura 1 ] Altrove potresti essere immerso in un torrente a rinfrescarti ed essere trascinato a valle da qualche gommone per il *rafting*. Discipline spesso ideate negli USA che come è noto hanno una densità di popolazione (e di turisti) ridicola se paragonata a quella nazionale. *Ma ça va sans dire* qui si copia ogni moda.



Area deceso sotto la montagna di granito

Duole leggere frasi del tipo: *"Nella pratica della mountain bike capita sovente di percorrere sentieri normalmente frequentati da camminatori"* perché la montagna – opinione condivisa anche dal CAI (Club Alpino Italiano) è per chi si sposta a piedi. E a nulla vale che spesso questa idiozia sia seguita da un monito: *"È necessario quindi prestare la massima attenzione nel percorrere questi sentieri e dare sempre la precedenza ai pedoni"*. Chi si occupa di sicurezza stradale sa benissimo quanto sia

difficile far rispettare questa regola in ambito urbano e quindi figuriamoci che cosa possa capitare a 2.000 metri. Così se da un lato le associazioni di sportivi sulle due ruote dettano codici di autoregolamentazione che, in assenza di normative quadro, dovrebbero disciplinare chi possa avere la precedenza su un sentiero in alta montagna (non pensate che valga la regola del Codice della Strada, precedenza sempre a chi sale) appare del tutto evidente come la realtà sia un'altra. Bici con manubri più larghi del normale, progettate per uno scarso utilizzo dei freni e massima aderenza al terreno determinano con buona probabilità l'azione di scarto immediato del pedone che – in caso di urto – precipita. Nessuno vede, nessuno dichiarerà nulla, il ciclista penserà di averlo soltanto urtato, tanto non può certamente girarsi a verificare cosa sia accaduto [ [Nota 2](#) ]. E al di là del decalogo buone pratiche [ [Nota 3](#) ] ovvero pedalare dando sempre la precedenza agli escursionisti a piedi e rallentare ed usare cautela nell'avvicinare e superare persone che fanno *trekking*, altre associazioni non menzionano neppure la precedenza ai pedoni e suggeriscono di percorrere solo sentieri tracciati ed autorizzati e moderare la velocità. Si è dunque passati dalla precedenza ai pedoni sempre e comunque ad un invito a controllare la velocità e dimostrarsi rispettosi. Il classico rispetto di un ciclista in discesa in sella a biciclette che puntano tutto sugli pneumatici e che – ovviamente – non possono frenare in tratti ripidi e in curva [ [Figura 4](#) ]. E se ci scappasse l'incidente mortale la responsabilità di chi è? Ma chi ha scritto queste regole ha mai visto e provato a percorrere sentieri alpini? Poiché è del tutto ovvio se si chiama il campione nazionale di enduro per certificare che la pista *downhill* è proprio divertente, un decesso prima o poi è sicuro. Non tutti hanno i riflessi di chi pratica questo sport a livello agonistico e annovera partecipazioni a gare internazionali.



Figura 4. Mappa Vigezzo Bike Park

## Sentieri e autorizzazioni

Nelle linee guida della IMBA si può leggere l'invito ad avere sempre un comportamento responsabile che sarà così di esempio per gli altri e convincerà le autorità a lasciare aperti i sentieri. In Italia il Club Alpino Italiano si è espresso chiaramente sulla questione: *"Astensione nell'utilizzo di mezzi di risalita da parte dei biker, riducendo l'utilizzo della bicicletta ad un semplice attrezzo per la discesa"* [ Nota 4 ]. Giustamente il CAI ha trovato incomparabili le discese che caratterizzano altri territori (ad esempio la California dove la pratica della *mountain bike* e del *downhill* ha avuto gli esordi) e quello alpino. Incompatibili quindi i nostri sentieri per *trekking* e le discese in *mountain bike (downhill)*. Anche se alcune realtà territoriali puntano alla condivisione (*share*, i segnali sono sempre e soltanto in inglese).

La Normativa che disciplina ogni incidente che veda coinvolto un pedalatore e un pedone è sempre e comunque il Codice della Strada (D.lgs. 285/1992), su qualsiasi percorso, sia in pianura sia in montagna.

Da questo punto di vista quindi in caso di incidenti la responsabilità civile sarà in capo al gestore dell'area destinata alle biciclette, sia che queste siano all'interno di *bike park*, oppure aree appositamente adibite alla pratica del *downhill*. E se è pur vero che il gestore solitamente prevede anche possibile accompagnamento dei *biker* [ Nota 5 ] è del tutto evidente come chiunque dopo aver pagato circa 100 euro per vedere e provare la prima volta il percorso, tenderà nei giorni successivi ad essere del tutto autonomo con buona pace di tutti i possibili formulari e contratti di fruizione coperti da assicurazione.

Secondo la Regione Piemonte [ Nota 6 ] un essere umano percorre mediamente in 15 minuti 100 metri di dislivello. Secondo alcuni piani di tracciati per *mountain bike* un ciclista esperto percorre in discesa più di 400 metri in 10 minuti [ Figura 5 ]. Ovviamente un ciclista non può sapere se qualcuno sta percorrendo in salita il sentiero. Ovviamente un escursionista non può immaginare che un ciclista stia scendendo a velocità non compatibile con il territorio montano. Assicurazioni? Forse, per chi percorre sentieri in alta quota più che della stipula di un'assicurazione del ciclista conta sapere che non si sarà sovente disturbati (perché di costante disturbo si tratta) lungo il tracciato. Condizione che da qualche anno non attiene soltanto alle aree collinari o montane poiché anche passeggiare nei

parchi pubblici cittadini è diventata un'impresa ed è prassi usuale avvedersi di qualche sportivo a due ruote che si scapicolla giù dai versanti senza badare troppo a chi transita pochi metri sotto. Che si tratti di anziani o infanti. Il noto "Cogito ergo sum" pare sia divenuto in questi primi anni del ventunesimo secolo "Ludo ergo sum".

Con buona pace della sicurezza.

[ Paola Villani ]

Dipartimento di Ingegneria Civile e

Ambientale – Politecnico di Milano

[ Le Note ]

[ Nota 1 ] Il *downhill* prevede di percorrere ripide discese di montagna nel minor tempo possibile, a bordo di *mountain bike* appositamente preparate per tale scopo: è una disciplina del *mountain biking*. La prima gara di *downhill* avvenne nel 1976 in California (la Repack Downhill). Durante queste gare, la velocità può raggiungere e superare gli 80 km orari. La pista deve essere assolutamente in discesa e rigorosamente montana, ovvero con radici, alberi e sassi. Questo tracciato "deve essere chiuso" al passaggio di veicoli e persone per questioni di sicurezza. La bicicletta deve essere dotata di sospensioni anteriori ed ammortizzatori posteriori; il manubrio "deve" essere più largo rispetto a quello di una normale mountain bike per garantire un maggiore controllo e stabilità del mezzo e i copertoni devono essere rigorosamente tacchettati, per garantire una maggiore aderenza sul terreno e una maggiore tenuta in curva. Gli pneumatici sono tacchettati sui lati e *slick* nel centro, sacrificando le rade

The screenshot shows the 'outdooractive' app interface. At the top, there's a navigation menu icon and the app name 'outdooractive'. Below that, the trail name 'Arvogno' is displayed, followed by a category icon and 'Mountain bike - Italia'. A list of trail statistics is shown:

|                 |           |
|-----------------|-----------|
| Difficoltà      | difficile |
| Lunghezza       | 1,6 km ↔  |
| Durata          | 0:10 h ⌚  |
| Discesa         | 453 m ▼   |
| Punto più alto  | 1.694 m ⌘ |
| Punto più basso | 1.242 m ⌘ |

At the bottom, there are filter buttons: 'Da punto a punto', 'Panoramico', 'Singletrail/Freeride', 'Enduro', and 'Cross Country'.



frenate al fine di privilegiare la tenuta in curva. Ovvero nel *downhill* non si frena quasi mai. Il *downhill* è una pratica che, a differenza del tradizionale *mountain biking*, necessita di portare in quota il veicolo a due ruote e soprattutto di poter disporre di idonei tracciati per la discesa: in alcuni casi sentieri segnalati dal catasto provinciale, in altri casi strade forestali, in altri casi ancora tratti di piste da sci o percorsi appositamente individuati in *bike park*. Il *downhill* ed il *freeride*, essendo sport estremi, si caratterizzano per l'alto rischio che incombe su chi li pratica e va scongiurata l'evenienza che tale pratica possa sfociare in eventi dannosi a discapito di soggetti che non hanno accettato tali rischi ma che semplicemente si trovano nel posto sbagliato al momento sbagliato. Sono successi, pur essendo circoscrivibili a "*singoli episodi isolati*", i casi di incidenti con successive denunce nei confronti ad esempio delle Sezioni.

[ **Nota 2** ] **Alessia Protospataro** è morta in Valle Vigezzo giovedì 10 agosto pomeriggio, caduta e ritrovata dopo una settimana! Le piaceva passeggiare su sentieri sicuri per ammirare il paesaggio e la natura. Non amava il rischio. <https://www.ilgiorno.it/varese/cronaca/morto-alessandro-mescia-samarate-je2zxdyt>

**[ Nota 3 ]** La **NORBA** (National Off Road Bicycle Association) indica come pedalare in montagna: impone che sia data la precedenza agli escursionisti a piedi. Suggerisce di rallentare ed usare cautela nell'avvicinare e superare altri escursionisti in bicicletta o persone che fanno *trekking* in montagna, facendo in modo che si accorgano delle biciclette in anticipo. La **IMBA** (International Mountain Bicycling Association) non menziona neppure la precedenza ai pedoni e suggerisce di percorrere soltanto sentieri tracciati ed autorizzati, rispettare i divieti e, se in caso di dubbi, informarsi per evitare ogni violazione di proprietà private e munirsi di permessi ed autorizzazioni. Suggerisce di mantenere il controllo della bicicletta poiché ogni distrazione può causare incidenti anche gravi. Segnala come una velocità troppo elevata possa spaventare o ferire persone. E poi aggiunge di cedere sempre il passo e mostrarsi gentili, annunciandosi sempre per tempo con un saluto o suonando il campanello. Belle parole che stridono con la realtà dei fatti poiché spesso i pedoni sono insultati. Se poi si cammina con un cane l'insulto è sicuro. Altro che quello che suggeriscono le associazioni dichiarando che i *bikers* debbano sempre dimostrarsi rispettosi incrociando persone rallentando o fermandosi. Ed ovviamente chi ha tracciato i percorsi non ha neppure immaginato che ignari amanti del *trekking* possano trovarsi dietro curve o punti ciechi. Magari soltanto fermi all'ombra nei 60 centimetri di larghezza usuale in alta quota.

**[ Nota 4 ]** **CAI**, Tavole della Montagna di Courmayeur: "*Mountain-bike. Le regole valgono anche per chi usa la mountain-bike, con particolare riferimento all'astensione dall'uso dei mezzi di risalita, che riduce la bicicletta a un semplice attrezzo per la discesa.*

*Si richiede inoltre alle associazioni di seguire e controllare la diffusione delle gare cercando di limitarne il proliferare; e ai singoli biker di seguire, in attesa della definizione di un codice di autoregolamentazione nazionale, le note e già sperimentate norme americane NORBA e IMBA da adattare alle differenti realtà territoriali".* [https://www.cai.it/wp-content/uploads/2020/01/1995\\_Le\\_Tavole\\_di\\_Courmayeur.pdf](https://www.cai.it/wp-content/uploads/2020/01/1995_Le_Tavole_di_Courmayeur.pdf)

**[ Nota 5 ]** Vengono solitamente proposti contratti di fruizione del *bike park*, al fine di accompagnare da valle a monte il *biker*: in questo caso la responsabilità è connessa alle condizioni di sicurezza delle aree, in altri casi sarà l'accompagnatore istruito e appositamente formato ad essere assicurato. Molto dipende dalle normative locali che prevedono in capo al gestore del *bike park* l'obbligo di dotarsi di una adeguata copertura assicurativa prima di procedere all'apertura dell'impianto al pubblico. Il rischio di collisione tra *bikers* ed altri fruitori della montagna, sia all'interno che all'esterno del *bike park*, è sempre molto elevato.

**[ Nota 6 ]** *"in 15 minuti un uomo può coprire a piedi una distanza di 1.000 metri in piano, oppure superare 100 metri di dislivello"* pag. 38 La viabilità agrosilvopastorale. Elementi di pianificazione e progettazione [http://www.regione.piemonte.it/foreste/images/files/pubblicazioni/manuale\\_viabilita.pdf](http://www.regione.piemonte.it/foreste/images/files/pubblicazioni/manuale_viabilita.pdf)

Share