

LE COMPETIZIONI SPORTIVE NEL PROGETTO DEL CODICE STRADALE (*)

Il progetto di codice stradale, presentato nel dicembre 1977 dalla Commissione di studio nominata alla fine del 1966 dai Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti, ha previsto un regime organico della materia delle gare da svolgersi sulle zone aperte alla pubblica circolazione, raggruppando le relative disposizioni nell'art. 8. Esso parte dal principio che le competizioni sportive *non* fanno parte delle forme di uso pubblico diretto genericamente consentite agli utenti della strada, ma debbono essere autorizzate volta per volta; anzi, il modo rigoroso in cui la materia viene ad essere disciplinata lascia pensare forse più ad un uso pubblico speciale e ad una sottospecie di concessioni che non ad una di autorizzazioni amministrative.

Invero si afferma nella detta norma (che, come le altre del testo, si presenta come una bozza ma è il frutto di una meditata elaborazione, anche formale), che le competizioni sportive, sia di tipo atletico sia compiute con veicoli o animali, sono vietate sulle strade ed aree pubbliche, salvo autorizzazione. Sono nettamente distinte due categorie di gare: da un lato quelle atletiche e ciclistiche e quelle con animali o con veicoli a trazione animale, che debbono essere autorizzate dalla questura locale; quelle con veicoli a motore, che debbono essere autorizzate dalla prefettura. Tuttavia, le une e le altre possono (anzi, di regola, debbono) stabilire le condizioni che rendono lecite le gare: delimitazione di percorsi, specificazione di orari, collocazione di attrezzature di sicurezza, modalità di accesso dei partecipanti, modalità di assistenza del personale di gara e di presenza degli spettatori; ed è proprio questo che rende più facile l'accostamento alle concessioni.

La procedura per le gare della prima categoria è molto più semplice, evidentemente perché richiedono minori cautele. Sono previste gare atletiche di qualsiasi genere: marcia, corse piane, corse con ostacoli naturali o predisposti mediante attrezzature, salti e così via; ma in realtà, i modelli attuali di gare atletiche, ispirati alla ricerca dei primati in condizioni ottimali (fondo artificiale, spazi misurati con corsie e aree

(*) Da *Rivista di Diritto sportivo*, 1978, n. 1.

di servizio) non lasciano molte possibilità di attuazione alle gare che richiedono particolari «infrastrutture» e quindi il discorso praticamente va circoscritto alle gare ciclistiche dette «su strada» ed a quelle podistiche, specialmente di fondo. Alle competizioni atletiche sono equiparate quelle che impegnano animali, ma anche per queste rimangono in pratica escluse le gare più sofisticate, come quelle che si svolgono ordinariamente negli ippodromi, nei cinodromi o pure nei circhi. Le relative autorizzazioni dovranno essere richieste entro sette giorni prima della manifestazione, cioè prima dell'inizio delle operazioni di gara che comportano la limitazione dell'uso pubblico delle aree aperte al transito: quindi, anche le operazioni preliminari (come la «punzonatura» delle biciclette) che debbono essere compiute su tali aree. Occorre ovviamente il benessere dell'ente proprietario della strada; è da ritenere che, per quelle in concessione, il nulla osta debba essere dato dal concessionario, il quale ha la responsabilità di tutti i servizi di utenza.

Per le competizioni su strada con veicoli a motore, è prescritta una serie di oneri e di adempimenti più complessa. Anzitutto, è prevista una programmazione annuale, di competenza del Ministro dei lavori pubblici — Ispettorato Circolazione e Traffico —, che deve per altro sentire l'avviso dei Ministeri dell'Interno, dei trasporti, del turismo e spettacolo e del C.O.N.I. A tal fine, i promotori delle singole gare dovranno chiedere il relativo benessere al predetto Ispettorato entro il 31 ottobre dell'anno precedente, e la formazione del programma è preceduta da accertamenti di merito circa il carattere sportivo delle manifestazioni, circa la gravosità delle limitazioni che esse possono arrecare al traffico ed ai trasporti pubblici, circa la possibilità di garantire la sicurezza stradale (le misure minime di sicurezza dovranno essere fissate dal regolamento). Ciò implica una notevole discrezionalità degli organi competenti nel valutare la reale consistenza «sportiva» dello «*happening*» presentato come gara motoristica e nello stabilire fino a qual punto ad esso possano essere sacrificate le esigenze del traffico e della sicurezza: ed il controllo giurisdizionale sarà ammissibile solo in questa prospettiva.

Per le competizioni incluse nel programma, occorrerà poi richiedere specifica autorizzazione alla prefettura locale, almeno trenta giorni prima dell'inizio delle operazioni. La prefettura dovrà promuovere di regola il collaudo del percorso di gara e delle relative attrezzature, che sarà effettuato da esponenti dei Ministeri dell'interno, dei lavori pubblici e dei trasporti e dell'ente proprietario (o degli enti proprietari e concessionari) delle strade impegnate, con l'intervento dei promotori e dei rappresentanti gli organi sportivi competenti; e l'autorizzazione potrà essere rilasciata soltanto nel caso che il collaudo risulti favorevole. Il collaudo può esser omesso quando l'autorizzazione sia domandata per gare di regolarità per le quali sia ammessa una velocità media

non superiore ai 50 km orari (se i percorsi debbono svolgersi su strade aperte al traffico) oppure agli 80 km orari (se debbono svolgersi su strade chiuse al traffico).

In ogni ipotesi, i promotori dovranno procurarsi un contratto di assicurazione per i rischi della responsabilità civile, nelle forme e con i limiti di garanzia previsti dalla legge 24 dicembre 1969, n. 990 e successive modifiche, ma tali rischi debbono comprendere pure quelli relativi ai danni che possono derivare alle strade ed alle loro attrezzature. La stipulazione del contratto è condizione per il rilascio dell'autorizzazione prefettizia.

Per tutto quel che non è specificamente previsto dalle norme elaborate, la competenza ad emanare disposizioni dovrebbe essere attribuita al Ministero dei lavori pubblici, giusta l'art. 196 del progetto.

Sono previste sanzioni penali (arresto ed ammenda, cumulativamente comminati) a carico degli organizzatori sia per le competizioni non autorizzate sia per l'inosservanza delle prescrizioni imposte; ovviamente, esse sono da ritenere applicabili a tutti i concorrenti nel reato e, nel caso di organizzazione fatta economicamente fra i competitori, senz'altro agli stessi (come avviene in alcune corse ippiche o ciclistiche che nascono da sfide e si trasformano in gare).