

I° FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE

Avv. Marisella CHEVALLARD

“Protezione dell’attività dello sciatore intesa come sicurezza e prevenzione con particolare riferimento alla posizione di garanzia di colui che si fa carico di gestire le piste di sci”

L’esperienza della Valle d’Aosta nel campo della sicurezza sulle piste di sci va di pari passo con lo sviluppo del turismo invernale nella nostra regione, della nostra autonomia e della particolarità del nostro territorio.

Occorre prima di tutto puntualizzare che lo sci come sport è una manifestazione recente che non regge il paragone con altri sport quali corsa, nuoto, equitazione eccetera praticati si può dire da...sempre. Anche ad Aosta esistono le vestigia di un anfiteatro romano adibito già ai primi dello scorso millennio a stadio per le attività sportive, attualmente inglobato nel convento delle suore e che all’epoca dell’Aosta romana era situato con ottima intuizione urbanistica, subito all’interno della cinta muraria, in zona adiacente alla struttura teatrale, con una sorta di raggruppamento delle strutture adibite a spettacolo rispetto alle abitazioni.

Dai primi del novecento sino ad oggi lo sci ha conosciuto uno sviluppo impensabile.

Il nonno era seduto ad un tavolino davanti alla “capanna Morgenrot” e si beveva tranquillamente una cioccolata quando vedeva passare sopra il tetto della baita il primo dei suoi figli al quale aveva pensato bene di regalare un paio di sci perché si divertisse durante la vacanza in montagna. Si era allora davvero autodidatti, impianti non ce n’erano, si saliva a piedi e si scendeva come si poteva in neve fresca. Il concetto di pista era lontanissimo, quasi eresiaco, e per quanto riguardava la sicurezza ognuno doveva guardare sé stesso. Sarà stato che la neve allora era più morbida e abbondante, o che la gente fosse più robusta, o che si badasse meno alla propria integrità, fatto sta che in allora nessuno se ne faceva un problema.

Non c’è da meravigliarsi se, quando la Valle d’Aosta, da provincia del Piemonte divenne regione autonoma, una delle materie demandate per statuto alla competenza legislativa primaria della regione fu anche quella delle piste di sci, maestri di sci e guide alpine. E’ evidente che un simile argomento pareva assolutamente insignificante e di ben poco momento per il governo di Roma e per la Costituente.

Fu allora che i primi maestri di sci siglarono un accordo per fondare l’Associazione valdostana maestri di sci, e lo fecero probabilmente con spirito sportivo piuttosto che corporativo.

Anche la prima legge della Valle d’Aosta in tema proprio di maestri e scuole di sci lascia pensare. Fu una legge che ebbe storia brevissima, bocciata dalla Corte Costituzionale che la dichiarava illegittima in più punti, fra cui la conoscenza della lingua francese, andò presto nel dimenticatoio. Ma è sintomatico riflettere che a detta di tale legge le piste i maestri di sci insieme alle guide alpine si vedevano investite non solo del compito di soccorso e rastrellamento sulle piste, ma persino della loro manutenzione (art.3 L.R.n.2/1951).

Il primo impianto di risalita in Valle d’Aosta risale all’anno 1936 quando entrò in funzione la funivia Breuil- Cervinia / Plan Maison, seguita nel 1939 dal tronco Plan Maison / Plateau Rosa.

Courmayeur arrivò successivamente con la slittovia da Dolonne a Plan Checrouit, sul quale tuttora si sviluppa il nucleo centrale del comprensorio sciabile della vallata. La Funivia da Entrèves al Colle del Gigante fu costruita nel 1942, ma con scopi militari mentre è solo del dopoguerra (1949) l’apertura al pubblico. Da quel periodo in poi ebbe inizio lo sfruttamento della montagna a scopi sciistici (1949 seggiovia La Thuile / Les Suches; 1950 Gressoney St. Jean / Weismatten) per poi arrivare agli anni 1960/1970, quando molte località della Valle d’Aosta, anche a bassa quota si dotarono di impianti. Il capitale era solo in origine prevalentemente privato, perché la Regione Valle d’Aosta investì negli impianti a fune, ritenendo l’attività un sostegno economico importante per lo sviluppo regionale ed acquisì partecipazioni in quasi tutte le società di impianti di risalita, ed intervenne con sovvenzioni a sostenere il settore trainante per il turismo.

L’impianto di risalita fornisce all’utente un servizio di trasporto e tale attività rientra nel contratto tipico di trasporto regolato dal codice civile (1678/1681 Codice Civile). Il trasportatore ovvero “vettore” si obbliga verso corrispettivo a trasferire le persone dal luogo di partenza al luogo di arrivo. Durante il percorso egli è tenuto a tenere indenne il trasportato con la massima diligenza,

infatti risponde dei sinistri alla persona e dei danni alle cose ai sensi dell'art.2050 Codice civile, salvo che non possa provare di "aver adottato tutte le misure possibili per evitare il danno".

Eventuali clausole inserite nel documento di viaggio dirette a limitare la responsabilità del vettore sono, per espressa disposizione normativa "NULLE" cioè si hanno per non apposte.

Gli impianti di risalita della nostra regione svolgono anche funzioni di collegamento di linea per località non servite dalla strada, e svolgono un servizio pubblico, così è stato anche chiarito dalla legislazione regionale vigente (LR. 1/9/1997 n.29 – Norme in materia di trasporto pubblico di linea), non sono una giostra o un parco giochi. Il riconoscimento regionale come servizio pubblico, impone anche l'applicabilità agli impianti a fune delle norme che regolano il trasporto pubblico di linea e dunque fra l'altro i vettori devono rispettare l'obbligo di pari condizioni a tutti gli utenti e fornire il servizio a chiunque ne faccia richiesta nei limiti compatibili con l'impianto. Su quest'ultimo punto emerge la peculiarità degli impianti a fune, caratterizzati da dosi di rischio più elevate rispetto ai trasporti terrestri e che fra l'altro richiedono la collaborazione dell'utente. Una collaborazione minore per quanto riguarda le funivie, più pregiante per le ovoidi dove è prevista la salita con il veicolo in movimento, più intensa ancora nel caso della seggiovia dove il passeggero si trova ad una altezza dal suolo che può variare da 2,5 sino a 15 metri dal suolo, e deve chiudere l'apposita barra di chiusura. Ciò rende tali impianti difficilmente accessibili ai bambini di statura inferiore a m.1,25, il cui accesso per regolamento dell'impianto non è consentito se non accompagnato da un adulto, che se ne prenda cura. L'assunzione di responsabilità da parte dell'accompagnatore è controversa, ma non può andare oltre un semplice aiuto, senza per questo esonerare dalla responsabilità il vettore, infatti in capo a lui permane l'obbligo di predisporre tutto quanto possibile per la sicurezza del piccolo passeggero.

Per quanto riguarda gli skilift la collaborazione dello sciatore è ancora più importante. Questo tipo di impianto sta andando un po' in disuso, tuttavia è insostituibile su ghiacciaio dove per ragioni tecniche è impossibile realizzare strutture fisse, ed è particolarmente adatto per le prime fasi di apprendimento. L'anacronismo è che proprio nelle prime ore di sci lo sciatore si trova ad avere più velocità nella salita che nella discesa, e deve imparare a guidare i propri sci, mantenendo l'allineamento. L'Organizzazione Internazionale dei Trasporti a Fune (OITAF) si sta muovendo alla ricerca di una normativa comune in materia di impianti a fune è stato presentato un disegno di legge internazionale.

L'impianto a fune deve avere un proprio responsabile, che è tenuto a mantenere l'impianto in efficienza affinché possa essere utilizzato in condizioni di sicurezza e nel rispetto della normativa (DPR 18/10/1957 n.1367 Regolamento generale per le funicolari aeree e per il servizio pubblico destinate al trasporto di persone), ultimamente modificata dal D.L.vo 12/6/2003, n.210, in attuazione della direttiva CEE n.2000/9 CE.

L'annoso problema della sicurezza dello sciatore va affrontato partendo proprio da una considerazione globale della stazione e dei diversi servizi offerti allo sciatore. A fronte di una garanzia dell'integrità dell'utente nella fase del trasporto, ci si deve chiedere se e in che termini le società che gestiscono gli impianti a fune debbano occuparsi di predisporre per lo sciatore una pista per la discesa a valle e con quali caratteristiche di preparazione. Una parte della dottrina sosteneva di sì giusta il principio "Eius commoda, cuius incommoda", altri lo escludevano, la giurisprudenza si divideva soprattutto per quanto riguarda ghiacciai e piste d'alta quota.

Intanto la progressione parallela dell'agonismo introduce sempre nuovi elementi. Le piste di gara sono disciplinate con regolamento federale internazionale (FIS) e nazionale, che fissa le caratteristiche delle piste di sci dedicate alle varie specialità agonistiche, e si tratta di disposizioni tecniche che miravano a stabilire, le larghezze, i dislivelli, il numero di porte e la loro distanza in termini di rapporto dislivello/lunghezza della pista, ma anche le strutture di sicurezza e le protezioni a tutela dello sciatore.

Era il 1966 quando durante lo svolgimento dei campionati italiani senior in Courmayeur una notevole nevicata aveva messo in serie difficoltà lo svolgimento della discesa libera maschile. L'allenatore ASIVA (Comitato regionale della Valle d'Aosta per gli sport invernale) Gigi Panei,

insieme al giovane e promettente Renato Rosa, che si erano portati in cima alla pista per verificare che cosa sarebbe stato possibile fare, venivano travolti da una slavina. Non era infatti in allora previsto alcun presidio per il caso di nevicate ingenti: non c'era alcun mezzo tecnico che consentisse di bonificare e mettere in sicurezza le piste.

Il fatto non aveva alcun seguito giuridico interessante, poiché difficilmente le tragedie della montagna approdavano al Tribunale, cosa che invece al giorno d'oggi è normale.

Gli atleti che si cimentavano con le discipline veloci avevano davvero la sensazione di affrontare qualcosa di eccezionale e anche obiettivamente pericoloso. I genitori nel momento che acquistavano un casco di protezione per i loro figli atleti forse non sempre si rendevano conto del pericolo al quale stavano esponendoli. Nell'inverno 1980/1981 in Pila, proprio sulla pista Renato Rosa, omologata per le competizioni di discesa libera, un ragazzo di 18 anni cadendo usciva di pista, urtava contro un albero e moriva sul colpo. Questa volta la magistratura veniva interessata del problema, ed apriva un dossier nel quale venivano esaminati i compiti degli incaricati all'organizzazione della gara, ne seguiva un'imputazione di omicidio colposo a carico del Giudice arbitro.

“La vita umana ha un valore incommensurabile” scriveva il Giudice relatore della sentenza di condanna, e non può essere messa in pericolo in una situazione di prevedibilità e che può essere prevenuta, ma non dava parametri su cui basare questi criteri, mentre durante il processo era stato effettivamente dimostrato che la pista era omologata per la discesa libera e tutte le prescrizioni previste dall'omologazione della pista erano state adempiute, e quanto sopra era sufficiente per la Corte d'appello di Torino per riformare la sentenza e assolvere con formula piena il giudice arbitro.

Ma intanto era chiaro a tutti che la sicurezza della pista avrebbe potuto essere alquanto migliorata e che se le piste di sci dedicate all'agonismo godevano di un minimo di attenzione, la stessa attenzione avrebbero potuto meritare anche i turisti, ma nessuno fino a quel momento se ne era occupato e l'omologazione richiesta per le gare non aveva alcuna cittadinanza per quanto riguarda invece lo sci turistico, con la conseguenza che i presidi moderni quali le reti di protezione costose e di difficile manutenzione difficilmente sarebbero state messe in opera solo per le gare, soprattutto per quelle meno sponsorizzate e comunque ci si chiedeva da chi, posto che i club organizzatori non godevano di fondi e vivevano di volontariato e le società degli impianti di risalita molto spesso esaurivano il loro impegno mettendo a disposizione le piste.

La discrasia tra i due mondi veniva sottolineata da un'altra grande tragedia avvenuta in Valle d'Aosta, in Comune di Courmayeur, quando nel febbraio 1991 una valanga di notevoli dimensioni spazzava la pista di sci che dalla stazione intermedia della funivia di Punta Helbronner portava a La Palud (frazione di Courmayeur). Perdevano la vita tredici persone, tra cui una bimba piccola, ma fra loro vi era persino una guida alpina. In questo caso i parenti delle vittime si adoperarono per scoprire le ragioni del grave disastro, e la Procura della Repubblica aprì un'inchiesta giudiziaria.

Si scoprì allora che la pista in questione era situata in una zona già di per sé pericolosa e soggetta a caduta valanghe, tuttavia la stessa pista era stata omologata per le gare di slalom gigante, era dunque un'altra volta evidente che i criteri per l'omologazione delle piste obbedivano a necessità tecniche e nulla avevano a che vedere con i problemi della sicurezza. Invece proprio per servire l'impianto di una pista alternativa erano stati approntati degli studi per un percorso alternativo, ma i progetti si erano arenati molto tempo prima, e a tale proposito la Procura aveva chiamato a testimoniare nel processo su questa circostanza Gigi Panei, che aveva contribuito allo studio di una pista alternativa, senza avvedersi che egli stesso era purtroppo rimasto vittima di un incidente simile, occorsogli anni addietro.

Sulle cause della slavina vennero incaricati consulenti internazionali che si batterono a tutela delle varie posizioni processuali, quella dell'accusa, quella delle vittime, quella degli imputati.

L'episodio scatenò un vero putiferio. La Procura con un provvedimento incredibile utilizzò l'unico mezzo a sua disposizione per tutelare la cittadinanza e cioè l'istituto del sequestro preventivo art.321 C.p.p. che è consentita quando la libera disponibilità di una cosa possa prostrarre o aggravare le conseguenze di un reato o favorire la commissione di altri reati. Nel caso in esame la pista in

questione era apparsa pericolosa qualora nuovamente aperta al pubblico. Il sequestro interessava tutto il versante sud del Monte Bianco, con conseguente inutilizzabilità dell'impianto per usi sportivi e disappunto non solo per gli sciatori, ma anche per gli alpinisti.

Anche sul piano giuridico il provvedimento, che si confrontava non solo nei confronti della proprietà privata, ma addirittura con le dimensioni della montagna più alta d'Europa, lasciava perplessi, ma il dissequestro arrivò molto tardi a fine stagione.

Il processo vide come imputati le autorità regionali e comunali in quanto titolari della potestà di polizia sul territorio e garanti dell'incolumità dei cittadini, che vennero assolti in sede di giudizio abbreviato, il legale rappresentante della società proprietaria degli impianti a fune e dei responsabili del servizio piste. La sentenza stabilì un risarcimento a favore dei parenti delle vittime costituiti parte civile, ma la cifra, calcolata secondo i parametri del danno biologico, per il numero di persone coinvolte era molto alta, e le Funivie dovettero sborsarla con propri fondi, perché persino l'assicurazione era stata sottovalutata rispetto alle dimensioni del sinistro.

Il vecchio legale rappresentante della società non vide la conclusione del processo. Probabilmente anche questa vicenda influì sulla sua salute. Si sa che molto spesso la punizione non sta nella pena inflitta dal giudice, ma nell'ansia e nell'angoscia che accompagnano l'azione penale, e quando sono in discussione reati colposi, molto spesso l'imputato non solo non ha mai voluto l'evento dal quale scaturisce la sua responsabilità, ma oltre a tutto è il primo a provare dolore e disappunto per quanto è avvenuto.

Al di là della condanna, la necessità di organizzare meglio le piste di sci era divenuta ormai evidente, necessaria, urgente.

L'atto normativo partorito dal consiglio regionale della Valle d'Aosta apparve nei primi mesi dell'anno successivo, ma lascia alquanto perplessi laddove evidenzia più la volontà di indicare un responsabile, che di riordinare una materia e stabilire i compiti di ciascuno.

Il quesito se e in che modo colui che gestisce o mette a disposizione un impianto di trasporto a monte degli sciatori debba anche dotare il suo impianto di una pista adeguata non definitivamente risolto, anzi questa legge divideva i due compiti come se fossero tra loro autonomi.

Si è così persa l'occasione di fornire una risposta chiara all'esigenza ormai sentita da tutti di stabilire per sempre che portare la gente con gli sci in montagna significa anche apprestare condizioni sicure per la discesa.

E' però anche vero che, così come organizzata la legge poteva rivolgersi sia alle piste di fondo, dove generalmente non è previsto un impianto di risalita, sia alle piste di discesa.

Ne è così uscita una varietà di figure che in qualche modo si pongono come garanti della sicurezza.

La figura del titolare degli impianti a fune, rimane sullo sfondo e non è contemplata direttamente, sia esso società di capitali fondata per lo sfruttamento turistico di un comprensorio, ovvero consorzio tra vari operatori turistici, cooperativa.

A tali soggetti e in quanto esercitano il trasporto si applicheranno esclusivamente le norme del codice civile che regolano l'attività di trasporto, in ragione del quale l'incolumità del trasportato deve essere garantita dal trasportatore durante il trasporto e dunque nel caso degli impianti a fune sulla linea di salita, all'interno del veicolo (funivia, seggiovia, ovovia), sino alla effettiva discesa del passeggero, munito o no di sci, dal veicolo stesso. Oltre tale linea inizia il compito del gestore della pista. Questa figura appare nella legge regionale in questione svincolata da quella dal trasportatore, infatti la legge attribuisce la veste di gestore a "colui che faccia richiesta di classificazione della pista", pur se incidentalmente colloca il gestore degli impianti di trasporto a fune come avente titolo a presentare la domanda di classificazione della pista.

Infatti, con un termine assolutamente incongruente rispetto alla realtà ed alla finalità, l'apertura al pubblico di una pista di sci può avvenire solo dopo che sia intervenuto un atto amministrativo non di autorizzazione all'apertura, bensì di semplice "classificazione" e per tale si intende l'attribuzione di un livello di difficoltà, che potrà essere facile (pista blu), di media difficoltà (rossa), difficile (nera) il tutto calcolato in ragione della pendenza per le piste di discesa e in ragione di parametri diversi, fra cui anche i dislivelli per le piste di fondo.

E' comunque questo il momento in cui la sicurezza dello sciatore è finalmente presa in considerazione poiché tra i requisiti delle piste di sci di cui si chiede la classificazione all'art.3 c.5 parte seconda n.5 si parla finalmente di "sistemi di protezione contro gli infortuni".

Non si parla invece del problema dell'esposizione al rischio di caduta valanghe, anche se nella Commissione prevista per la classificazione delle piste è stato giustamente inserito un funzionario dell'ufficio regionale valanghe facente parte della protezione civile dell'Assessorato agricoltura, forestazione e risorse naturali.

La legge regionale però non prevede un diniego all'apertura di tali strutture, ma il semplice provvedimento di classificazione, che con il criterio della difficoltà, è dunque sempre possibile, basta infatti attribuire alla pista il colore nero.

Il tutto complicato dal fatto che la legge regionale, che sembrava potesse portare la panacea di tutti i mali si inseriva in un contesto ormai da tempo attivo e vitale, con piste già esistenti, da tempo strutturate ed in piena attività.

Se la legge regionale 17/3/1992 n.9 era stata pubblicata sul BUR il 24/3/1992 e prevedeva (art.16) una dichiarazione di urgenza e immediata entrata in vigore, se è vero che i gestori di fatto delle piste di sci avevano tempo sei mesi (art.13), dunque sino a settembre, per segnalare l'elenco delle piste in esercizio, era evidente che non si sarebbe mai arrivati ad una classificazione entro l'inizio della stagione invernale.

Infatti la procedura normale prevede che l'Assessorato competente verifichi la regolarità della domanda dopo di che la inoltri entro sessanta giorni (due mesi) alla Commissione consultiva, la quale si deve pronunciare entro novanta giorni (tre mesi), quindi dopo la trasmissione del parere della Commissione l'Assessorato provvede entro un mese al decreto di classificazione della pista.

Il tempo tecnico necessario è dunque di sei mesi, se non si calcolano i tempi tecnici di materiale inoltrato del dossier tra gli organismi competenti e l'eventuale richiesta di chiarimenti e completamenti della documentazione che è sempre possibile nella prima fase di presentazione della domanda all'Assessorato.

Si ovviò dunque al problema con una norma transitoria tale da consentire la continuità di esercizio delle piste esistenti subordinata solo alla comunicazione della loro esistenza, e alla nomina di un direttore di pista.

Gli esercenti della pista avrebbero poi avuto un anno di tempo per presentare domanda di classificazione.

Nessuna sanzione specifica è però prevista dalla legge per il caso di gestione "abusiva" di pista, e non è analogicamente estensibile la sanzione penale di apertura abusiva di luoghi di spettacolo o intrattenimento prevista dall'art.681 C.P.reato di natura contravvenzionale che irrogherebbe una ammenda e l'arresto.

Anche la grave problematica delle valanghe, non veniva risolta per le piste già in funzione.

Attualmente esiste in regione un ufficio nivologico che fra gli altri compiti si occupa di una cartografia sempre in corso di aggiornamento, per le piste da istituire, sottoposte al vaglio della valutazione di impatto ambientale (L.R.4/3/1991 n.6) espressamente richiamata dall'art.3 della legge sulle piste n.9/1992, ma in merito a questo problema nulla era possibile fare per le piste esistenti. A seguito di un sinistro avvenuto nel 1996 in Val Veny, comprensorio di Courmayeur, e della causa penale che ne scaturì, si scoprì così che la pista di rientro dalla Val Veny investita e sommersa da una valanga di notevoli dimensioni con perdita di vite umane, era stata regolarmente classificata come sky-weg ovvero pista di rientro.

La condanna del Tribunale di Aosta al direttore della pista faceva riferimento ad un generico compito di prudenza, per aver aperto la pista senza aver preso le precauzioni necessarie.

Si capisce così che la figura del direttore di pista appaia come quella del capro espiatorio nel caso tutto dovesse andare "storto" in una stazione.

Il direttore di pista è colui che si assume tutte le responsabilità, ha necessità di essere costantemente presente e onnipresente, ma non è l'imprenditore, come il gestore degli impianti, è invece da lui dipendente dal punto di vista economico e organizzativo, per contro è proprio su sua indicazione e

dunque conseguente responsabilità che il gestore di pista dovrà chiudere la pista in caso di inagibilità e anche segnatamente di pericolo di valanghe.

Persino il parere della Commissione locale valanghe, appositamente istituita dalla legge in questione, ha valore consultivo e non vincola le decisioni del direttore di pista, cui compete la decisione sull'apertura o la chiusura della pista in caso di pericolo.

E' poi la necessità dell'onnipresenza per via del compito di coordinamento anche delle operazioni più normali quali quella di battitura e manutenzione, che impone che tale figura debba essere scelta all'interno delle strutture aziendali con impossibilità invece di ricorrere a figure professionali esterne con magari maggior competenza, ma sicuramente maggior libertà e autonomia di scelte rispetto all'imprenditore rappresentato dal gestore degli impianti a fune che abbia assunto la posizione di gestore della o delle piste.

In quanto coordinatore, è proprio al direttore di pista che fa riferimento anche la posizione apicale in materia di sicurezza e soccorso sulle piste.

Ci vollero ben cinque anni per comprendere che il sistema così come era nato non avrebbe mai potuto funzionare se non si fosse provveduto alla preparazione del personale addetto alla sicurezza e alla costruzione di una figura professionale all'altezza dell'ingrato compito.

Con legge regionale 15/1/1997 n.2 venne finalmente strutturata l'attività di direzione e di soccorso sulle piste anche con riferimento a figure professionali meglio preparate.

La normativa si è fatta strada con la maturazione della coscienza di protezione civile che non poteva lasciare scoperta una larga fetta del territorio nazionale.

I compiti attribuiti ai gestori delle piste ed ai direttori non potevano da una parte essere svolti con incompetenza e il cittadino non poteva essere privato di un intervento più competente e sicuro.

Nell'ambito della montagna le strutture del soccorso alpino, affiancate alle figure delle guide alpine avevano già da tempo fatto molta strada e vantavano esperienza e competenza.

La legge istituiva finalmente corsi di abilitazione diretti a fornire personale in possesso delle minime conoscenze necessarie ad un buon soccorso e che vanno dalla buona capacità tecnica sugli sci che consenta di condurre un toboga, sino ai primi rudimenti di pronto soccorso con esclusione solo degli interventi riservati alla professione medica.

Questi operatori sono da noi chiamati "pisteur secouriste" mutuando una denominazione già in uso in Francia nelle stazioni che confinano con le nostre. Dal grado di pisteur è possibile poi accedere a quello di direttore di pista.

L'idea è sicuramente buona, la realtà però si scontra con varie problematiche politiche, economiche sociali. La legge è troppo generica ed ha perso l'occasione di creare una figura professionale adeguata al compito della sicurezza che il candidato va ad assumere.

I corsi di preparazione infatti sono rivolti a persone aventi già compiuto la maggiore età, dunque si è scelto di espletare funzioni di preparazione al lavoro e non di vera e propria abilitazione ad una delicata professione.

Per i pisteurs è richiesto solo l'adempimento della scuola dell'obbligo (media inferiore), solo per il direttore si chiede il possesso di un diploma di scuola media secondaria.

La durata dei corsi è alquanto breve e certamente inadeguata a formare una figura professionale, forse è più facile pensare che sia diretta a verificare una preparazione già acquisita dal soggetto, infatti i corsi di pisteurs si limitano a sessanta ore e quelli di direttore a novanta, ad ogni modo, al termine i soggetti in questione devono superare un esame.

Anche le materie non sono prestabilite, ma di volta in volta dettate da delibere regionali, che stabiliscono anche i calendari, nominano le commissioni, decidono se e come avvalersi di strutture interne o esterne all'amministrazione regionale per realizzare i corsi stessi.

E' comunque previsto un costante aggiornamento delle persone così qualificate.

Poiché anche le forze dell'ordine formano personale qualificato per la sicurezza, è prevista anche la possibilità di un riconoscimento delle qualifiche acquisite in queste sedi.

Le critiche che ne possono uscire sono veramente facili, poiché manca un programma didattico serio e prestabilito, un corso di durata utile per un serio apprendimento, la previsione che personale

di tale responsabilità possa essere formato in età scolastica (pisteur) o parauniversitaria (direttore di pista) in modo da intervenire seriamente sulla preparazione dell'individuo.

Le nozioni di cui queste persone hanno bisogno sono infatti varie e vanno dalla preparazione delle piste con o senza utilizzo di mezzi meccanici, il che significa saper anche guidare un mezzo, a quelle più specifiche che presuppongono la conoscenza di un tracciato anche di gara, poiché nei comprensori è normale l'organizzazione di eventi di rilievo anche internazionale, sino a quelle più specifiche della conoscenza della montagna e dell'orientamento, della nivologia ed infine quelle più specifiche del soccorso ad iniziare dagli infortuni più semplici che richiedono il trasporto senza particolari precauzioni, a quelli più gravi dove l'intervento di primo soccorso può determinare una buona guarigione come nei casi di lesione traumatica alla spina dorsale o di fratture gravi, o nei casi in cui sia necessario intervenire immediatamente a conservare le minime funzioni vitali nel caso di recupero di persone sepolte da una valanga, dove il primo intervenuto è colui al quale è legata la speranza di vita dell'infortunato.

Nel 1992 era sfuggita al legislatore regionale la gravità dei compiti che stava affidando ai gestori delle piste.

Questi prima dell'apertura della stagione invernale entro il 30 settembre di ogni anno devono comunicare l'organico del servizio di soccorso del comprensorio di propria competenza e devono per tali mansioni impiegare personale in possesso dell'abilitazione di pisteurs o di direttore acquisite con i corsi o comunque riconosciute ed in regola con i prescritti aggiornamenti triennali appositamente organizzati. La legge è però gravemente manchevole laddove non specifica almeno un rapporto tra la potenzialità delle piste e dell'affluenza degli sciatori ed il personale da impiegare, inoltre manca qualsiasi previsione in merito alla tutela contrattuale degli addetti, che spesso sono impiegati saltuariamente senza un contratto ed uno stipendio stabile.

D'altra parte anche il contributo che la Regione elargisce ai gestori degli impianti per i servizi loro demandati dalla legge non chiariscono una ben netta differenziazione tra generici compiti di battitura e preparazione delle piste e installazione delle protezioni che vanno distinte dalle specifiche funzioni di soccorso, con conseguente dilagante malumore e incomprensioni tra i gestori e i vari addetti.

L'analisi dei compiti dei pisteurs vede innanzitutto i compiti di soccorso agli infortunati. Essi infatti sono espressamente delegati al soccorso (L.R.n.2/1997 art.2) con un impegno che inizia al momento della chiamata e si conclude solo ed esclusivamente con la consegna dell'infortunato al servizio sanitario, al trasporto con ambulanza, alla consegna ad una struttura sanitaria anche se privata, salvo che l'infortunato stesso o i suoi familiari scelgano che il soccorso cessi, assumendosene le successive responsabilità.

I pisteurs oltre al soccorso sono delegati anche a compiti di prevenzione ed infatti per espressa previsione normativa si occupano del buono stato delle piste, verificando che siano ben posizionati i segnali, in particolare individuano i punti di particolare pericolosità e appostano la segnaletica che avvisa di rallentare, verificano che le strutture fisse di sicurezza, quali le reti fisse siano correttamente posizionate, provvedono alle strutture di sicurezza mobili eventualmente consigliabili in relazione alle condizioni di innevamento, il tutto sotto la sorveglianza del direttore di pista, che rappresenta in Valle d'Aosta la persona decisamente più responsabilizzata della stazione.

Questi può anche essere un dipendente del gestore, ma in tal caso mal si attaglia la sua posizione di responsabilità con il compito critico di giudice delle condizioni di sicurezza, si pensi infatti al compito di statuire in tema di pericolosità o meno della stazione in caso di situazione nivologica instabile e conseguente pericolo valanghe, e di decisioni da prendere in tema di apertura e chiusura delle piste in contrasto con l'interesse aziendale della massima produttività.

Se è vero che il direttore di pista può essere coadiuvato da una "Commissione valanghe" appositamente istituita dalla legge, questa è tenuta solo ad esprimere un parere consultivo mentre la decisione definitiva spetta sempre al direttore.

Esulano dai compiti dei pisteurs tutti gli aspetti della vigilanza e della sorveglianza. La legge regionale li delega solo alle forze di polizia ovvero ai Comuni con le loro guardie e al Corpo forestale valdostano, con personale appositamente distaccato sulle piste.

Per questa finalità nemmeno la legge statale considera queste figure di addetti, ma apre verso una competenza dei maestri di sci cui delega compiti di “segnalazione” (art.21 L.n.363/2003) rispetto a comportamenti imprudenti degli utenti.

Ma è la delicatezza del compito in materia di soccorso che avrebbe dovuto ammonire il legislatore della necessità di meglio chiarire i compiti e di impegnarsi maggiormente nella preparazione di questo personale

In Valle d’Aosta in questo campo gli avvenimenti hanno messo a dura prova le strutture.

In data 3/3/00 in Cervinia una persona aveva perso la vita proprio a causa di un soccorso mal gestito.

In questo caso la persona non si era infortunata, ma semplicemente perduta. Avendo chiesto aiuto via telefono sembrava che il soccorso potesse essere facile e immediato, viceversa il problema è stato sottovalutato. Chi pensava di cercarla sulle piste ovviamente non la trovò, proprio perché era persa, il servizio di chiusura delle piste, regolarmente effettuato come di routine sulla pista battuta non avrebbe risolto il problema, come infatti non fu risolto.

Il luogo in cui la donna di 60 anni si trovava, fu erroneamente ricostruito, complice anche la difficoltà di capirsi tra lingue diverse. La ricerca in zona assolutamente diversa da quella in cui la stessa si trovava non diede esito. Intanto la protezione civile con il proprio elicottero, che avrebbe potuto in pochi minuti risolvere il problema non era stata chiamata e dopo le effemeridi non poteva più intervenire. L’elicottero svizzero, già pronto per il volo, fu inspiegabilmente disdetto, pensando di poter risolvere il problema via terra. Personale di soccorso si mosse fino a tarda notte inutilmente. Infine l’azione di soccorso venne interrotta, ma il mattino successivo, in circa mezz’ora la donna fu ritrovata, ormai era deceduta. La condanna dei vari addetti del soccorso, mentre è afflittiva per gli addetti, non basta certo a restituire una vita.

Nel caso in esame la condanna in primo grado, confermata dai giudici di appello è passata al vaglio della Corte di Cassazione (sezione quarta penale 16/5/05 n.416) che nel rigettare i ricorsi degli imputati ha posto principi interessanti sia come spunti giuridici, sia come ipotesi di lavoro per un miglioramento del servizio.

In particolare è stato ribadito dalla Corte come, nel caso di omicidio colposo, o comunque di reati colposi e con particolare riguardo alla colpa per omissione, occorre che il giudice valuti con attenzione le condotte o le omissioni della persona che egli deve giudicare e si chieda se il comportamento commissivo od omissivo possa essere posto in rapporto di causa/effetto con l’evento dal quale scaturisce la responsabilità penale.

Il problema è stato ancora una volta risolto dalla Corte di legittimità nel modo più rigoroso e garantista nel solco di precedenti sentenze ed in particolare quella pluricitata 11/9/02 n.30328 della Corte di Cassazione a sezioni unite laddove si ribadisce la validità della teoria condizionalista e la necessità di procedere al giudizio controfattuale. In poche parole secondo la Corte occorre che l’evento dannoso o pericoloso dal quale scaturisce la responsabilità colposa nei reati cosiddetti di evento, possa essere posto in relazione con la condotta o la omissione del colpevole secondo uno stretto rapporto di causalità (conditio sine qua non) ed inoltre che senza tale condotta l’evento, nel caso in esame la morte per assideramento, non si sarebbe verificato (giudizio controfattuale).

L’innovazione della corrente giurisprudenziale citata è nel punto in cui si richiede che il nesso di causalità sia provato rigorosamente, secondo il principio generale per cui ogni condanna esige la prova del reato, che non deve limitarsi ad una valutazione generica e statistica, ma deve basarsi su prove certe ovvero su indizi precisi e concordanti sorretti da un ragionamento logico rigoroso.

Tuttavia anche in tale modo l’accertamento della responsabilità passa inevitabilmente attraverso valutazioni mutate dalla scienza specifica della professione, che sola può fornire i criteri sui quali basare le risultanze fattuali e le argomentazioni rigorosamente logiche in merito a indizi, deduzioni, parametri scientifici.

Nel caso in esame a Corte di appello, in secondo grado, nel confermare comunque la condanna di primo grado, aveva sottolineato la peculiarità dell'episodio e la difficoltà di una valutazione del comportamento dei soccorritori in mancanza di massime di esperienza e in assenza di norme di copertura specifiche per la materia di cui si verteva.

Assume la Corte di Cassazione come da una parte si possa configurare la colpa per inosservanza di regole di condotta non formalizzate e dunque in generica negligenza, imprudenza, imperizia, impostate alla stregua dei criteri della rappresentatività e prevedibilità dell'evento, e come d'altra parte quando si tratta di attività specialistiche occorre far riferimento non all'uomo qualunque ma all'uomo "eiusdem professionis vel condicionis" ed in tale caso il parametro consista allora nel grado di cultura e di professionalità più elevato che si possa esigere nelle persone chiamate a quelle specifiche funzioni.

Ne risulta una valutazione che nulla concede alla sciatteria e alla trascuratezza e che esige invece una valutazione del comportamento sulla base della miglior scienza e conoscenza del momento.

Da tale ragionamento consegue che a parere della Corte ed al fine della dichiarazione di colpevolezza sarà sufficiente aver mancato a regole specifiche e professionali e peggio ancora se la mancanza da addebitare alle persone chiamate a rispondere di un reato potrà addirittura essere ascritta a imprudenze evidenti anche per l'uomo qualunque. Tutto ciò potrà avere il suo peso ai sensi dell'art.133 c.1.n.3 C.P. poiché nell'assegnare la pena il Giudice rimanendo nei termini del minimo e massimo stabiliti dalla sanzione dettata dal Codice penale è tenuto anche a valutare il grado di colpa.

Quando poi, come nel caso in esame, l'evento non possa essere attribuito ad una sola persona, ma ad una struttura dove i comportamenti di varie persone hanno contribuito al verificarsi della morte, si entra nel campo delicatissimo della cooperazione colposa. E' interessante riflettere sulla posizione che la Corte di Cassazione assume sul punto.

E' evidente che nessuna delle persone chiamate a rispondere davanti alla giustizia, aveva voluto l'evento, anzi tutti si erano adoperati in qualche modo in favore della signora, però compiendo errori ed imprudenze, che sono diventate penalmente rilevanti all'avverarsi dell'evento morte.

Sottolinea la Corte come tutti questi comportamenti hanno avuto tra loro un nesso funzionale tale da farli convergere in un'unica figura plurisoggettiva penalmente rilevante, sicchè dalla stretta interdipendenza delle singole attività espletate oppure omesse, ciascuna delle quali, anche se gestita da soggetti diversi, si prospetterebbe come una sorta di ideale prolungamento di quella precedentemente esplicita, deriverebbe un'inevitabile correlazione causale tra qualsiasi condotta in qualsiasi momento intervenuta e l'evento dannoso finale, valorizzando l'interdipendenza dei contributi e delle omissioni per dedurre dalla struttura cooperativa del procedimento elementi imprescindibili rispetto all'affermazione di una molteplicità di responsabilità monosoggettive per omissione e, nel contempo, inserendo le varie condotte nel paradigma delle concause (art.41 C.P.) Avviene infatti che quando si agisce in gruppo o all'interno di qualsiasi struttura ciascuno partecipi all'azione in modo diverso e con diversi apporti. Non si può, ammonisce la Corte subire e avallare il comportamento altrui in modo acritico e indolente, è necessario invece rappresentarsi l'esito della condotta di chi sta cooperando, diversamente anche colui che ha supinamente avallato e contribuito a portare avanti un soccorso in modo assolutamente imprudente o inadeguato, finisce per rispondere anche per il proprio più modesto contributo causale, stante invece la "consapevolezza" di contribuire a livello di prevedibilità e di evitabilità al verificarsi del fatto colposo.

In Valle d'Aosta anche questo evento ha indotto il legislatore regionale a riflessioni e analisi importanti.

In questo la nostra piccola regione dove la realtà è molto piccola e qualsiasi notizia od evento non passano inosservati, la normativa si adegua subito e si evolve forse con molta più velocità e sensibilità rispetto a quanto avviene in realtà più grandi dove i problemi possono sfuggire o disperdersi a fronte di problematiche forse più vaste ed inquietanti.

Così con L.R.n.15/12/2000 n.4 è intervenuta ad introdurre modifiche da una parte alla "Disciplina del servizio di soccorso sulle piste di sci della Regione" e dall'altra alla L. R. n.9/1992. "In

considerazione del rilevante interesse pubblico che riveste il servizio di soccorso (di cui all'art.1, comma 1 L.R.n.2/1997), la Regione ha assunto a proprio carico le spese relative al servizio di soccorso, precisando che la responsabilità organizzativa e gestionale è assunta dai soggetti gestori delle piste di sci, che possono delegarla al direttore delle piste (art.9 c.1 bis della L.R.n 9/1992).

Ne consegue che con questa norma i gestori delle piste si sono trovati ad affiancare il lavoro della protezione civile, in una posizione di prima linea con riguardo all'attività degli sciatori sulle piste di sci e mentre da una parte ricevevano un sollievo economico nel vedersi sollevare di costi che comunque si stavano assumendo, dall'altra parte si sono trovati rivestiti a norma di legge di una conseguente responsabilità, risultando così indubbia la loro posizione di garanzia rispetto all'utente delle piste.

A quell'epoca ormai i corsi di formazione previsti dalla legge regionale in materia di disciplina del soccorso avevano formato gli addetti e più di 150 persone erano titolate a svolgere questa funzione sempre più importante. Nel corso dell'anno 2001 i pisteurs secouristes e direttori di piste sentirono la necessità di organizzarsi meglio e fondarono l'associazione che raduna appunto gli addetti al soccorso ed i direttori di piste. Fra i tanti compiti che l'Associazione vuole portare avanti vi è senz'altro quello di promuovere la qualificazione professionale come previsto all'art.5 dell'atto costitutivo firmato dai soci fondatori in Pollein (Valle d'Aosta) il 21/3/2001, che recita: *"riunire e rappresentare tutti coloro che svolgono o hanno titolo per svolgere la loro attività nell'ambito della sicurezza delle stazioni invernali della Valle d'Aosta, tutelando e promuovendo, anche d'intesa con la Regione, la solidarietà tra gli associati, la competenza professionale mediante l'organizzazione di corsi, aggiornamenti, stages, in stazioni più avanzate, e tutto quanto possa essere utile al perseguimento dello scopo e al miglioramento della qualità"*.

Nell'ambito dei suoi scopi l'Associazione si è anche riproposta di studiare le linee guida utili per gestire le operazioni di soccorso.

Sono state analizzate tre diverse situazioni di intervento, ciascuna connotata di diversi criteri di valutazione dell'intervento.

La prima esamina l'infortunio, che va gestito e valutato anche in relazione alla gravità, distinguendo l'incidente personale e lo scontro tra sciatori, e prendendo anche in considerazione l'attività di documentazione del sinistro rispetto allo stato di luoghi ed ai testimoni presenti, che l'infortunato non è in grado di fare, e che non può essere differita in altro momento proprio per la fluidità della circolazione sugli sci e la variabilità del territorio ricoperto di neve. Particolare attenzione andrà rivolta ai casi di incidenti simultanei, che possono mettere in crisi la rapidità del soccorso, ma che va gestita con efficienza.

La seconda analizza i casi di valanga dove è necessario agire con la massima velocità perché il tempo impiegato a ritrovare una persona ed intervenire per la conservazione delle minime funzioni vitali è inversamente proporzionale alle possibilità di sopravvivenza.

Da questi casi si diversifica quello dello smarrimento, dove non si tratta ancora dell'incolumità della persona, bensì di cause di effettivo pericolo se le ricerche si dovessero protrarre inutilmente, e allora si mettendo in reale pericolo l'integrità e la salute.

In tutte queste situazioni lo sciatore sulle piste e le persone che lo accompagnano si rivolgono a chiunque si presenti vicino e questi, con ogni mezzo può dare avviso all'autorità così come previsto dal codice penale che traccia i limiti dell'omissione di soccorso.

Il precetto più generale del codice penale nel tracciare la fattispecie di omissione di soccorso poteva lasciare qualche perplessità sia nella valutazione del concetto di "bisogno di soccorso" che non è necessariamente solo legato alla malattia fisica e potrebbe conseguire ad "altra causa" ma anche sulla autorità alla quale rivolgersi, stante la lontananza dei luoghi di cura e di assistenza e di un raro rapporto tra forze dell'ordine e spazi delle piste.

La legge sulle piste n.363/2003 all'articolo 14, intervenendo con appropriata normativa sul punto ha chiarito in primo luogo che il gestore della pista è anche il referente sulle piste in materia di soccorso, al quale chicchessia deve rivolgersi per adempiere all'obbligo di segnalazione.

In secondo luogo, e qui la risposta della legge alle effettive esigenze lascia aperti molti dubbi, ha delineato il grado di esigenza della persona bisognosa di aiuto fornendo una stesura del testo che potrebbe anche essere interpretata come una sorta di depenalizzazione.

L'art.593 C.P. è infatti composto di tre commi dei quali il primo indica una persona in difficoltà, e la causa può essere tanto la giovane età, quanto la vecchiaia, quanto "qualsiasi altra causa" ed in questa forma residuale poteva anche rientrare l'incapacità del turista di sbrogliarsi in una situazione difficile. Il secondo comma esamina la situazione più grave di persona umana gravemente ferita (corpo inanimato o che sembri inanimato) ovvero anche se cosciente comunque ferita, o infine anche se non ferita effettivamente in pericolo.

Il terzo comma innesta sui precedenti un progressivo aumento della pena prevista per il reato, ed in relazione all'esito dell'evento che lo conclude. Infatti se la pena base è stabilita nella reclusione fino ad un anno e nella multa fino a €.2500, qualora la persona a causa dell'omissione patisce delle lesioni la pena è aumentata, in caso di morte è raddoppiata.

La legge sulle piste ha smembrato le ipotesi contemplate nei primi due commi e ha richiamato la norma penale solo con riferimento al secondo comma, invece ha previsto una sanzione amministrativa per il caso di mancata assistenza o mancata segnalazione di persona in difficoltà. Questo comportamento doveroso suffragato da una sanzione solo amministrativa è richiesto a "chiunque" nella pratica dello sci, o di altro sports ometta di prestare l'assistenza occorrente o in alternativa di allertare il gestore.

La lettera dell'articolo, così come è scritto parrebbe aver tolto rilevanza penale a quelle situazioni ascrivibili sotto la dizione "altra causa" di cui al primo comma e che poteva sottendere anche quelle difficoltà valutabili in rapporto alle capacità dello sciatore, contemplate dalla sanzione amministrativa.

Al di là della riflessione su una più o meno implicita depenalizzazione, resta comunque fermo che in ogni caso il turista o chi comunque anche se più titolato come ad esempio un maestro di sci o una guida si trovasse nei pressi della persona in difficoltà, adempie al suo obbligo semplicemente rivolgendosi al gestore. Ciò in Valle d'Aosta si traduce nel "rivolgersi" ai pisteurs, che sono appunto coloro che svolgono il compito di soccorso sulle piste di sci in virtù del rapporto organico che li lega al gestore della pista e al direttore delle piste appositamente delegato dal gestore a organizzare e disciplinare il servizio di sicurezza.

Ne consegue che, rispetto alla fattispecie di reato contemplata dall'art.593 C.P. la posizione del gestore e per lui del direttore di pista e dei pisteurs è diversa.

Infatti, mentre per quanto riguarda il turista una semplice chiamata è sufficiente a soddisfare il minimo comportamento esigibile, nel caso di coloro che svolgono la funzione di soccorso ed ai quali è stata girata la chiamata occorre che questi si attivino a favore della persona bisognosa di soccorso e per la sua salvezza, ed il loro compito si esaurisce solo con la consegna ad una struttura sanitaria o comunque con la messa in salvo. Questo rappresenta per loro il minimo comportamento esigibile, dal quale non possono esimersi.

Poiché è tenuto a svolgere il soccorso, nel caso di mancata o di cattiva gestione del soccorso stesso, le conseguenze sono ascritte a lui. L'art.40, comma secondo del codice penale precisa che non impedire un evento che si ha l'obbligo giuridico di impedire equivale a cagionarlo.

Nel caso del gestore di pista e delle persone da lui delegate sussiste l'obbligo giuridico di svolgere l'opera di soccorso. La persona bisognosa di soccorso può essere già infortunata, oppure ancora illesa. Le lesioni da quest'ultima successivamente patite a causa o come conseguenza dell'opera dei soccorritori devono essere valutate secondo la fattispecie di lesioni colpose ai sensi dell'art.590 C.P. punito con la pena della reclusione sino a tre mesi o con la multa sino ad €.309, e invece in caso di esito letale dell'art.589 C.P. che punisce la fattispecie di omicidio colposo con la pena della reclusione fino a cinque anni.

Paragonando queste sanzioni a quelle previste per l'omissione di soccorso il gestore della pista potrebbe chiedersi fino a che punto è vantaggioso attivarsi nei casi più gravi, oppure piuttosto

deliberatamente omettere il soccorso e lasciare che altri se ne occupi, perché la pena prevista per l'omicidio colposo è molto più alta di quella stabilita per il caso di omissione di soccorso.

Ma non è così. Gli addetti al soccorso che sono per legge i destinatari del servizio non solo sono tenuti ad attivarsi ma nel caso non dovessero attivarsi incorrono in sanzioni ben più gravi. Nel momento in cui la chiamata è avvenuta, ed è stata ricevuta dai soccorritori, la persona bisognosa di aiuto è stata loro affidata ed essi si trovano investiti di un compito di "cura" per espressa disposizione legislativa, proprio in quanto indicati come titolari del servizio di soccorso sulle piste. Ne consegue che nei loro riguardi non troverà applicazione il delitto di omissione di soccorso, bensì la loro condotta può essere sussunta nella fattispecie di reato molto più grave di "abbandono di persona incapace di provvedere a sé stessa ai sensi dell'art.591 C.P. In questi casi invece la pena prevista in astratto è molto più grave e cioè con la reclusione da sei mesi a cinque anni, per il solo fatto dell'abbandono, ma anche in questo caso il reato è aggravato dall'evento, e se dovesse conseguire una lesione la pena aumenta da uno a sei anni e diventa da tre ad otto anni nel caso di morte.

La dottrina e la giurisprudenza hanno sottolineato come il dolo richiesto per il reato in esame sia un dolo generico consistente nella coscienza e volontà di abbandonare la persona, ben sapendo di doversene invece prendere cura. I mezzi di comunicazione moderni hanno semplificato la possibilità di comunicazione e inciso notevolmente sul momento della presa in carico da parte del servizio, che ben può verificarsi anche a distanza, ad esempio anche con una comunicazione telefonica, che traccia la linea di demarcazione ed il momento dal quale in poi la persona è totalmente dipendente dalla buona volontà e dall'efficienza del soccorso.

E' diverso il caso in cui i soccorritori stessi si siano rivolti alla protezione civile o al soccorso alpino mettendo in atto una sinergia di intervento, con un comportamento questa volta non omissivo, ma responsabile e costruttivo, senza sottrarsi ai propri compiti.

Queste riflessioni portano il mio lavoro nel campo della formazione professionale.

La normativa regionale della Valle d'Aosta, che è intervenuta a codificare l'attività dei direttori di piste e pisteurs, istituendo corsi di formazione e di aggiornamento, ed un elenco nel quale le persone così competenti abbiano potuto iscriversi, è venuta ad intervenire su aspetti professionali creando anche giuste aspettative sia dal punto di vista dei professionisti, sia degli utenti.

Queste figure di soccorritori vanno ad affiancarsi alle altre figure professionali della montagna, che sono appunto le guide e i maestri di sci.

Sono figure che trovano ospitalità fra le professioni e anche a livello europeo proprio per la particolare attenzione ai problemi della sicurezza in montagna.

Ma anche in questo caso come in quello dei maestri di sci e delle guide alpine è lecito chiedersi se i percorsi di formazione siano sufficienti alle grandi responsabilità che le persone così qualificate vanno assumendosi. A fronte di una qualifica professionale ci troviamo infatti di fronte a percorsi formativi che una persona ha realizzato in proprio e al di fuori dei brevi periodi di apprendimento stabiliti dalle norme. Infatti non è certo nelle sessanta ore di corso che si forma un pisteurs o un direttore di pista e non è nemmeno nei novanta giorni che un maestro di sci ha imparato a sciare.

I tempi sono quindi maturi per intervenire non più solo sul piano sanzionatorio, ma anche e soprattutto in modo propedeutico, verso la creazione di figure veramente professionali specializzate nel campo della montagna, con scuole appositamente dirette verso una preparazione fisica e teorica che garantisca il possesso pieno della cultura della montagna, la reale vera conoscenza dei problemi connessi all'ambiente accanto alla comprovata capacità di affrontarli.

Marisella Chevallard

Aosta, 11 novembre 2005