

### III. FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE

#### La circolazione dei mezzi meccanici sulle piste da sci

##### - Situazione giuridica in Germania -

#### I. Introduzione

Tra gli incidenti che possono accadere sulle piste da sci, le collisioni tra sciatori<sup>1</sup> e mezzi meccanici sono indubbiamente tra i peggiori. La loro dinamica è spesso tanto spettacolare quanto drammatiche sono le conseguenze riportate - sempre esclusivamente - dallo sciatore<sup>2</sup>. Un classico esempio addotto nel valutare la situazione giuridica è lo scontro tra uno sciatore che, senza visuale, attraversa o salta una cunetta e un mezzo meccanico in avvicinamento da valle.

I procedimenti giudiziari intentati ai fini del risarcimento danni della parte lesa o, in caso di suo decesso, dei rispettivi familiari sono sempre estremamente controversi e caratterizzati dalla dicotomia tra l'obbligo dell'operatore del mezzo meccanico di garantire la sicurezza della circolazione sulle piste e la responsabilità personale dello sciatore<sup>3</sup>. Qui di seguito viene illustrato il quadro normativo vigente in Germania per la

---

<sup>1</sup> Nelle pagine che seguono, il termine "sciatore" sta a indicare tutti coloro, di genere maschile e femminile, che utilizzano le piste da sci con opportuni strumenti autorizzati (sci, snowboard, snowblade, snowbike ecc.)

<sup>2</sup> cfr. la casistica illustrata da Dambeck/Pichler in "Kollisionsunfälle mit Skipistengeräten - Haftung nach deutschem und österreichischem Recht" (*Collisioni con mezzi meccanici sulle piste da sci - Responsabilità secondo il diritto tedesco e austriaco*), SpuRt 1996, 6 e da Dambeck in "Der Pistenraupenunfall - Kasko statt Eigenverantwortlichkeit" (*Gli incidenti con mezzi meccanici - assicurazione casco anziché responsabilità personale*), SpuRt 1999, 138 (SpuRt = rivista sportiva e giuridica, casa editrice C.H. Beck Monaco di Baviera/Francoforte)

<sup>3</sup> Per quanto riguarda la dicotomia tra responsabilità personale e obbligo di garantire la sicurezza della circolazione sulle piste da sci, si veda la mia relazione in occasione del 2° FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE

circolazione dei mezzi motorizzati sulle piste da sci (gatti delle nevi e motoslitte).

## II. Gatti delle nevi

La denominazione ufficiale del gatto delle nevi è veicolo battipista<sup>4</sup>. Oggi la battitura delle piste viene considerata una delle mansioni obbligatorie che il gestore del comprensorio si assume con la stipula del contratto di trasporto<sup>5</sup> con lo sciatore.

La circolazione dei gatti delle nevi è retta da una serie di presupposti giuridici.

Analogamente ai veicoli circolanti sulle strade, anche per i mezzi meccanici impiegati sulle piste da sci vale il principio secondo cui la loro circolazione necessita di un permesso ufficiale. La Baviera (che, vista la sua posizione geografica, è la regione tedesca con maggiore affluenza di sciatori) ha istituito un rapporto giuridico standard / speciale<sup>6</sup>. Un permesso speciale viene rilasciato soltanto in presenza di condizioni rigorose in termini di **sicurezza della circolazione**<sup>7</sup> e di **controllo**

---

<sup>4</sup> Norma tedesca DIN 30770 dell'01.04.2001 ("Veicoli battipista - criteri di sicurezza"): un veicolo battipista è una macchina semovente su cingoli, destinata prevalentemente alla battitura della neve. Può anche fungere da mezzo di trasporto ed essere utilizzato per attività di cura del paesaggio.

<sup>5</sup> Il contratto di trasporto prevede, come obbligo di prestazione principale, il trasporto dello sciatore dalla stazione a valle a quella a monte. La manutenzione delle piste, le misure di sicurezza della circolazione ecc. rientrano nei cosiddetti obblighi di prestazione accessori.

<sup>6</sup> Secondo l'art. 12 cpv. 2 della Legge bavarese sul controllo delle immissioni (BayImSchG), per motivi di sicurezza della circolazione e di tutela dall'inquinamento acustico e ambientale i mezzi meccanici necessitano di un'autorizzazione speciale. I relativi dettagli sono disciplinati dal comunicato congiunto del Ministero statale per lo sviluppo territoriale e le questioni ambientali e del Ministero degli Interni del 30 novembre 1984 in materia di "Mezzi meccanici e sicurezza su piste e percorsi sciistici (MABI. 1985 pag. 2).

<sup>7</sup> Nell'ambito della procedura di autorizzazione occorre verificare, in riferimento al singolo caso, se la sicurezza degli sciatori su piste da discesa e percorsi sciistici (piste da fondo) possa essere considerata a rischio. Le relative informazioni desunte da tale procedura trovano espressione nell'elenco di condizioni.

**dell'inquinamento acustico e ambientale**<sup>8</sup>. Tali condizioni presuppongono, in primo luogo, la compresenza molto precisa e specifica di presupposti che autorizzino la battitura delle piste nonché la circolazione dei mezzi meccanici per approvvigionamento o altri fini.

In generale, la circolazione dei veicoli battipista durante l'apertura delle piste **non è vietato**, dal momento che alcune circostanze non ammettono posticipazioni (eliminazione di situazioni di pericolo attuali, recupero dei feriti ecc.). Tra le condizioni, tuttavia, viene sempre chiaramente segnalato di limitare **possibilmente** l'impiego di mezzi meccanici agli orari in cui l'affluenza sulle piste è ridotta e le condizioni di visibilità sono buone.

### **1. Un pericolo non atipico**

È opinione unanime che un veicolo battipista (tranne in caso di battitura con argani e/o frese frontali - cfr. sotto) non rappresenti un pericolo atipico per lo sciatore, nemmeno durante l'apertura delle piste. Esso, infatti, fa parte della realtà quotidiana delle piste. Lo sciatore deve pertanto considerare la possibilità di imbattersi, ovunque e in qualsiasi momento, in un veicolo battipista diretto a monte, anche se quest'ultimo dovesse spuntare all'improvviso da un avvallamento o sotto un dosso. In virtù della propria responsabilità, lo sciatore è tenuto osservare la segnaletica<sup>9</sup> affissa in tutti i punti strategici (stazioni a valle e a monte, strettoie e passaggi ciechi sulle piste), nonché altre misure di sicurezza adottate dal gestore delle piste (regola FIS n. 8), adeguando la propria

---

<sup>8</sup> Regolamento d'attuazione della Legge federale tedesca sul controllo delle immissioni ("Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BimSchV" del 29.08.2002, modificato per l'ultima volta il 06.03.2007)

<sup>9</sup> DIN 32912 (simboli grafici e cartelli informativi per gli sciatori sulle piste) - n. 6 (simbolo grafico di un veicolo battipista + testo: "Attenzione: veicoli battipista in circolazione!")

andatura alle condizioni di visibilità, come recita la 2<sup>a</sup> regola FIS. Così facendo, è in grado di fermarsi o evitare prontamente il veicolo in qualsiasi situazione. Oltre alle regole FIS, in Germania vigono anche i consigli della DSV sul comportamento nei confronti dei veicoli battipista<sup>10</sup>. Questi ultimi, unitamente al regolamento FIS sopraccitato, rappresentano i **criteri di diligenza** in base ai quali viene successivamente valutata la responsabilità personale dello sciatore infortunatosi in seguito alla collisione con un veicolo battipista, con la possibile conseguenza che parte o tutte le richieste di risarcimento danni - anche morali - vengano respinte.

## **2. Fonte di pericolo *sui generis***

Se utilizzato durante l'apertura delle piste, tuttavia, il gatto delle nevi rappresenta un **fattore di disturbo fortemente ostacolante**. Esso circola spesso in direzione opposta al flusso di sciatori diretto a valle, non è soggetto ad alcun obbligo di direzione e, a causa della conformazione del territorio, la sua presenza solitamente viene percepita solo molto tardi. La visuale del conducente è limitata, le manovre e le curve richiedono parecchio spazio. Nonostante la velocità proporzionalmente ridotta, l'inerzia e il terreno complicano quasi sempre la frenata. Questi fattori fanno sì che il veicolo venga classificato come fonte di pericolo *sui generis*. Dal punto di vista giuridico ne consegue che, benché non si tratti di un pericolo atipico, il gestore è tenuto ad adottare provvedimenti di sicurezza che affianchino, in misura **corrispondente**, la responsabilità personale dello sciatore. Visto il potenziale di rischio totalmente impari tra sciatore e gatto delle nevi, tali

---

<sup>10</sup> Nei comprensori sciistici tedeschi, in genere i consigli della DSV sul comportamento nei confronti dei veicoli battipista sono riportati su appositi cartelloni; i consigli della DSV sono disponibili anche all'indirizzo [www.ski-online.de](http://www.ski-online.de)

provvedimenti hanno come obiettivo primario quello di massimizzare il grado di sicurezza sulle piste.

### 3. Le misure di sicurezza in dettaglio

**3.1** Secondo il principio “neminem laedere”, in caso di motivi poco importanti o che non hanno nulla a che vedere con lo scopo del veicolo (ad es. comodità o puro approvvigionamento) l'utilizzo del gatto delle nevi dev'essere posticipato fino alla chiusura della pista. Occorre innanzitutto valutare, quindi, se l'impiego previsto giustifichi il maggiore rischio arrecato agli sciatori (**utilizzo importante o inutile?**).

**3.2** Qualora l'impiego del veicolo sia giustificato, occorre valutare se sia necessario **chiudere** (parzialmente) i settori della pista interessati, impedendo temporaneamente agli sciatori la discesa lungo tali tratti. Questo vale, ad esempio, se

- in un passaggio stretto non sia possibile, neanche per uno sciatore attento, imbattersi in un veicolo battipista senza correre alcun pericolo e
- il passaggio è talmente lungo che un solo cartello di segnalazione non è più sufficiente.

**3.3** Qualora si decida di utilizzare il veicolo senza chiudere le piste, occorre adottare misure di sicurezza concrete. Esse dipendono di volta in volta dalle **condizioni morfologiche del terreno** e dalla **visibilità**, e possono essere, ad esempio:

- Scelta della traiettoria meno pericolosa possibile per gli sciatori
- Accensione dei fari e dei segnali d'allarme (ottici e acustici) del veicolo

- In caso di scarsa visibilità (passaggi ciechi, strettoie, nevischio, nebbia ecc.): cartelli; striscioni di indirizzamento del traffico; sbarramenti
- Segnaletica (con la duplice funzione di fermare o deviare gli sciatori e di far sostare il conducente del veicolo finché non potrà proseguire senza causare pericolo)
- Luci lampeggianti fisse con attivazione via radio

## **4. Altri veicoli**

### **4.1 Veicoli battipista con argani**

Durante la battitura delle piste con l'argano, il gatto delle nevi si sposta all'estremità inferiore di una fune d'acciaio che, durante i movimenti verticali, può dispiegarsi per 1000 m e oltre per mezzo di un argano installato sul veicolo. All'estremità superiore, la fune è fissata al terreno, per cui coadiuva i movimenti orizzontali della macchina. Durante tale operazione, la fune può, da un lato, risultare "invisibile" sotto la neve e, dall'altro, scagliarsi lateralmente e verso l'alto come una frusta. Qualora uno sciatore dovesse trovarsi in una situazione di questo tipo, il **pericolo di morte** che ne consegue sarebbe indubbiamente atipico. In questo caso, il gestore del comprensorio ha l'obbligo assoluto di garantire la sicurezza della circolazione sulle piste, cosa che può comportare le seguenti conseguenze:

**La battitura con argani è consentita soltanto se si ha la certezza che gli sciatori non possano rimanerne coinvolti, ossia**

- **in caso di pista aperta:**

In caso di pista aperta, e quindi in presenza di sciatori, la battitura con argani è consentita **soltanto previa chiusura** dei tratti interessati. In tal caso, nei punti adatti occorre apporre opportune **segnalazioni** che indichino chiaramente

1. **perché e dove** la pista è stata chiusa
2. la presenza di **pericolo di morte**

Esempio:

***Pista 3 chiusa!***  
***Battitura con argano in corso!***  
***Pericolo di morte!***

I cartelli di pericolo segnalanti la battitura con argano devono essere apposti laddove **hanno maggiori probabilità** di essere visti dagli sciatori, quindi non solo alle stazioni a valle e a monte, ma anche su cartelloni panoramici, nei rifugi adiacenti alle piste e in punti strategici (ad es. dove gli sciatori, dopo una sosta in un rifugio, in genere si immettono lateralmente nella pista).

- **dopo la chiusura della pista:**

Gli sciatori hanno diritto alla sicurezza della circolazione sulle piste fintantoché queste ultime sono aperte. Dopo la loro chiusura, il gestore può sostanzialmente supporre che i propri clienti abbiano lasciato le piste e che quindi non rimangano coinvolti nella battitura con argano. Per giustificare tale supposizione, tuttavia, il gestore deve aver indicato chiaramente l'orario di chiusura della pista. In altre parole, almeno sui cartelloni delle stazioni a valle e a monte dev'essere indicato l'orario dell'ultima risalita e quello dell'ultimo viaggio di controllo (controllo finale). Quest'ultimo

garantisce che tutti gli sciatori abbiano lasciato il comprensorio. A quel punto, la pista s'intende chiusa e l'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione viene meno (temporaneamente, fino all'apertura della pista il giorno dopo).

Contestualmente alla comunicazione dell'ultimo viaggio di controllo, è consigliabile segnalare i rischi connessi alla successiva battitura con argano.

Due categorie di sciatori, tuttavia, esulano da tale sistema:

4.1.1 i clienti giornalieri che, **al momento della chiusura**, si trattengono **al di fuori della pista** (ad es. in un ristorante o rifugio) e scendono a valle solo più tardi. In tal caso, chi ha l'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione sulle piste può presupporre che, nel corso della giornata, tali persone abbiano letto gli orari e gli avvisi, per cui sappiano esattamente che, a quell'ora, attraversano una zona a rischio esclusivamente sotto la loro responsabilità.

4.1.2 gli **sci alpinisti**, che salgono lungo le piste **dopo la loro chiusura**, per poi scendere a valle in un secondo momento<sup>11</sup>. Anche in questo caso, vale la premessa secondo cui tali utenti praticano lo sci esclusivamente a proprio rischio e pericolo. In questo caso, tuttavia, i gestori delle piste tengono conto del fatto che il comportamento degli sci alpinisti è a loro noto. Considerate le circostanze di pericolo che si creano sulla pista durante la battitura

---

<sup>11</sup> o anche escursionisti che inizialmente si trovavano fuori pista e che per l'ultimo tratto di discesa desiderano utilizzare le piste battute

con argano, essi s'impegnano personalmente a contribuire al mantenimento della sicurezza. In altre parole, provvedono ad apporre la segnaletica summenzionata nei punti strategici rilevanti per gli sci alpinisti (parcheggi delle automobili, rifugi particolarmente frequentati, ingressi laterali regolarmente utilizzati per accedere alle piste ecc.). Con tale segnaletica di pericolo, coloro che hanno l'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione sulle piste hanno fatto quanto loro possibile per "aggiornare" la responsabilità personale degli sci alpinisti.

#### **4.2 Frese frontali / Spazzaneve a turbina**

Oggi le piste vengono spesso battute con frese frontali e spazzaneve a turbina. Agli occhi di uno sciatore attento, il getto di neve visibile a grande distanza non rappresenta un pericolo atipico. Lo è invece la fresa frontale, aperta sulla parte anteriore, dal momento che le conseguenze di un'eventuale collisione possono rivelarsi decisamente più gravi per lo sciatore, a causa della velocità di rotazione del rullo. Per tale motivo, durante l'impiego di tali mezzi si applicano i medesimi criteri di sicurezza adottati in caso di battitura con argani.

#### **5. Chiusura ufficiale**

La Baviera prevede che, in determinate circostanze, le piste possano essere **chiusure ufficialmente** per motivi di sicurezza e i trasgressori puniti con una pena pecuniaria<sup>12</sup>. In virtù di tale approccio giuridico, sussiste pertanto la possibilità di chiudere sostanzialmente una pista alla chiusura degli impianti, ma di autorizzarne l'accesso agli sci alpinisti,

---

<sup>12</sup> Art. 24 cpv. 2 pag. 1, cpv. 6 n. 1 Bayerisches Landesstraf- und Verordnungsgesetz (BayLStVG)

previa opportuna comunicazione, in determinati momenti (ore o giorni). Il vantaggio di questa strutturazione temporale è, in primo luogo, la maggiore chiarezza per entrambe le categorie di utenti in merito alla situazione di pericolo durante la battitura delle piste.

## **6. Illuminazione**

I segnali d'allarme e i cartelli di pericolo sono efficaci soltanto se possono essere percepiti da un attento sciatore o sci alpinista anche in caso di scarsa visibilità (nebbia/nevischio, buio). Se necessario, quindi, occorre illuminarli con luce diretta oppure munirli di un segnale luminoso evidente (lampeggiante, faro rotante), che consenta di avvicinarsi con cautela e successivamente di leggere le informazioni in esso contenute.

## **7. Disattivazione/eliminazione dei segnali d'allarme**

Un altro aspetto da considerare per garantire l'efficacia dei segnali di pericolo è la loro attualità. Chi soggiace all'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione sulle piste non si sgrava dalle proprie responsabilità tenendo permanentemente affissi o in funzione (per comodità) i segnali di pericolo. È risaputo che - in caso di funzionamento costante - l'effetto della segnalazione "si logora" rapidamente. Una volta terminato l'impiego del mezzo meccanico, quindi, il responsabile deve disattivare quanto prima i segnali d'allarme.

### III. Motoslitte

Anche le motoslitte (snowmobile) sono ormai diventate una presenza quotidiana sulle piste da sci. Lo sciatore responsabile deve sempre<sup>13</sup> considerare la possibilità di imbattersi in loro, a volte persino più spesso dei gatti delle nevi<sup>14</sup>.

In genere, la circolazione delle motoslitte è vietata, ma può essere consentita previo rilascio di un'autorizzazione ufficiale speciale (a determinate condizioni)<sup>15</sup>.

Il pericolo derivante da tali veicoli non è inferiore a quello generato dai veicoli battipista, ma è determinato da altri fattori. Le motoslitte, infatti, sono più veloci e maneggevoli, per cui spesso sono percepibili soltanto molto tardi, e a volte improvvisamente, anche da uno sciatore attento. La loro traiettoria, inoltre, è difficilmente calcolabile. Rispetto ai gatti delle nevi, comunque, il loro potenziale di rischio è relativo, viste le possibilità nettamente migliori di frenare ed evitare le collisioni. Nel complesso, tuttavia, si può affermare che, **in determinate situazioni, le motoslitte generano un pericolo atipico.**

Coloro che soggiacciono all'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione sulle piste, quindi, sono tenuti a rispettare alcuni criteri di

---

<sup>13</sup> Segnalazione alle stazioni a valle/monte, su cartelli panoramici ecc. conformemente alla nota a piè di pagina n. 9: "Attenzione! Motoslitte in circolazione!"

<sup>14</sup> Oltre alle consuete forme di utilizzo dei gatti delle nevi, come battitura delle piste (su larga scala), approvvigionamento, trasporto e recupero di persone, le motoslitte vengono impiegate anche per la manutenzione delle piste, seppure su scala minore, per riparare impianti tecnici, nutrire la selvaggina ecc. I criteri determinanti per il loro utilizzo sono, da un lato, la raggiungibilità della meta, considerata la struttura morfologica del territorio, e, dall'altro, i costi.

<sup>15</sup> Per quanto riguarda la situazione giuridica, cfr. a titolo esemplificativo le norme bavaresi riportate nelle note a piè di pagina n. 5 e 6

diligenza. Anche in questo caso, occorre innanzitutto valutare se il loro utilizzo è così urgente da non poter essere posticipato alla chiusura delle piste (**utilizzo importante o inutile?**).

- **In caso di pista aperta:**

se è necessario l'utilizzo di motoslitte durante l'apertura delle piste, occorre osservare le seguenti regole:

- procedere possibilmente al di fuori della pista
- se si deve procedere all'interno della pista,
  - a) tenersi possibilmente a bordo pista o procedere su tratti ben visibili
  - b) procedere a velocità adeguata (più lentamente possibile in punti stretti e con scarsa visibilità)
- se in un punto cieco il passaggio è stretto e/o, a causa della pendenza, può essere percorso soltanto a velocità sostenuta, esso dev'essere chiuso quanto prima ed eventualmente sorvegliato da personale
- ottimizzare costantemente la visibilità del mezzo (fari, segnali acustici e visivi, bandiera di segnalazione su asta lunga ecc.).

---

Relatore:

Gerhard Dambeck

Presidente del Tribunale di Kempten (Allgäu) a.D.

Membro della Commissione giuridica della Federazione Tedesca Sci DSV

Rappresentante tedesco in seno al comitato per le questioni giuridiche e la sicurezza della Federazione Internazionale Sci FIS