

**I° FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE**

**Avv. Gerhard DAMBECK**

# **FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE**

## **Premesse sullo Stato di Diritto, la Letteratura e la Giurisdizione in Germania**

Lo stato del diritto in Germania non consiste prevalentemente di norme giuridiche speciali per gli sport invernali e lo sci, anzi: nell'area di applicazione della giurisdizione tedesca si lavora a tutt'oggi con leggi della federazione e dei Land formulate in modo astratto che possono essere applicate a tutte le circostanze possibili e, quindi, anche alle questioni giuridiche concernenti gli sport sulla neve.

Le più importanti norme giuridiche sono riportate nel Bürgerliche Gesetzbuch (BGB – il Codice Civile), per quanto riguarda i diritti di carattere civile per il risarcimento di danni fisici e danni morali, e il Strafgesetzbuch (StGB – il Codice Penale) per quanto concerne l'applicazione del diritto penale specificamente in caso di lesioni personali e caso (colposo) di morte.

Inoltre, in aggiunta alle definizioni del diritto costituzionale e amministrativo, vengono applicate anche le linee guida emanate dall'Unione Europea che sono state trasformate in norme di diritto nazionale.

Naturalmente, anche in Germania è notevole la produzione di normativa in materia di ordinamenti a livello di Land: un interessante riferimento al proposito si riscontra su questo punto in Baviera, dove, in effetti, esistono alcune norme e regolamenti giuridici che riguardano specificamente la regolamentazione degli sport invernali. A tale proposito, risulta chiaro come la Baviera, caratterizzata da tante regioni nel comprensorio alpino, rappresenti la prima regione per gli sport invernali in Germania.

## **I. La Struttura delle Piste da Sci**

In Germania, la proprietà privata del suolo e dei terreni, e la relativa protezione riveste un ruolo di importanza rilevante. Non è scontato che si possano praticare sport sulla neve su tutti territori stranieri, tuttavia, allo stesso modo, alla tutela della proprietà è legato anche, nella nostra costituzione, il relativo vincolo sociale della proprietà <1>: da ciò è conseguito lo sviluppo di un ampio corpus normativo per regolare il rapporto di tensione che attualmente intercorre tra lo sfruttamento del paesaggio e la sua tutela.

Le norme preposte alla tutela dell'ambiente naturale a livello federale (Direttiva Quadro <2>) e del Land (Norme di Attuazione <3>) regolano il diritto all'accesso e allo sfruttamento del paesaggio per scopi di rilassamento <4>, ma anche l'obbligo, in questo caso, di favorire al massimo gli interventi a tutela della natura stessa. Di conseguenza, non vengono considerati esclusivamente i requisiti legali definiti a livello europeo, ma, durante un audit sull'ecologia tenutosi nell'ambito della Deutsche Skiverbands (DSV) (Federazione Tedesca Sci), questi principi sono stati aggiornati a livello scientifico e costituiscono oggi criteri competenti per la pianificazione delle aree adibite allo sci e per le proroghe, al momento in scadenza dei termini, dei permessi per il funzionamento degli impianti di innevamento.

Tuttavia, per l'impianto di una pista di sci non è possibile considerare esclusivamente la tollerabilità della natura, ma all'ospite pagante spetta anche quanto segue:

- Impianti di risalita con tempi di attesa ridotti, trasporti rapidi e apertura variabile delle aree sciistiche
- Piste con diversi gradi di difficoltà, identificati da blu a nero, percorsi differenziati per sciatori e snowboarder ecc., ma anche alternative strutturali all'interno dell'area delle piste (ad es. funpark) e all'esterno delle stesse (area variante)
- Piste curate in modo continuativo per un risultato ottimale e il più possibile libere da qualsiasi pericolo.

Realizzare tutte queste aspettative, tuttavia, non è ancora sempre possibile nelle aree sciistiche della Germania spesso limitate in termini di spazio. Ciononostante, i gestori delle piste non devono mai scendere a compromessi soprattutto per quanto riguarda la sicurezza.

## **L'Obbligo di sicurezza in pista**

L'obbligo di sicurezza in pista da parte dell'imprenditore deriva dal fatto che questi, in determinate aree del territorio, offre la possibilità di praticare sport sulla neve dietro pagamento di un corrispettivo in denaro: di conseguenza, questi è dunque responsabile nei confronti dei propri clienti e deve pertanto garantire loro che gli stessi non siano esposti a pericoli che non siano in grado di affrontare. L'ambito degli obblighi dell'imprenditore comprende due aree: le piste da sci e gli itinerari sciistici <5>.

In primo piano sussiste l'obbligo di garantire la sicurezza sulle piste da sci, che non si estende solo fino ai confini delle piste stesse, sulle quali naturalmente si verificano la maggior parte dei sinistri, ma comprende anche una certa area a margine pari a circa **2 metri**. Di conseguenza, l'aspettativa di garanzia dell'utente della pista in termini di sicurezza deve estendersi fino a qui, in misura tale da risultare ancora accettabile a livello economico per lo stesso gestore della pista. L'area totale da assicurare, quindi, comprende piste, margine delle piste e itinerari sciistici ed è rielaborata in modo appropriato tramite la definizione dello **spazio sciistico organizzato**.

La finalità dell'obbligo di garanzia della sicurezza sulle piste viene perseguita in tre momenti:

- **ex ante:**

Durante la pianificazione della pista è necessario prestare attenzione affinché le aree sciistiche vengano sistemate in modo tale che, normalmente, non possa sussistere alcuna minaccia di pericolo alpino (ad esempio: valanghe, caduta massi) e, inoltre, che il tracciato non sia già di per sé pericoloso, nonostante il relativo grado di difficoltà.

- **in concreto:**

Per l'effettivo funzionamento delle piste, il gestore è obbligato a creare tutti i presupposti organizzativi e individuali accettabili allo scopo di riconoscere, eliminare o minimizzare effettive situazioni di pericolo insorgente che si possano nel caso verificare.

Qui si apre, tuttavia, l'ambito conflittuale tra il diritto dello sciatore in relazione alla garanzia della sicurezza sulle piste e il suo obbligo di responsabilità personale:

1. La pretesa di utilizzo di piste sicure nasce con la stipulazione del contratto relativo al trasporto verso stazione a monte. Lo sciatore acquisisce in questo modo anche il diritto (accessorio) di poter scendere verso la stazione a valle in condizioni di sicurezza e senza mettere a repentaglio la propria incolumità fisica o la propria vita.

Il risarcimento dei danni fisici e dei danni morali dovuto a causa di lesioni personali riportate in seguito alla violazione dell'obbligo di garanzia della sicurezza sulle piste non possono, tuttavia, essere in alcun modo pretesi tramite rivendicazioni contrattuali, ma solo con l'ausilio di principi di rivendicazione penali derivanti da un'azione non consentita (colposa) <6>. La produzione di prove a carico spetta alla parte lesa.

All'istituzione di diritto civile dell'azione non consentita corrispondono, a grandi linee, le figure legali del reato di lesioni personali (colpose) oppure di morte <7>.

2. La pretesa della garanzia di sicurezza sulle piste non è, tuttavia, illimitata: dal momento che lo sciatore pratica uno sport all'aperto, infatti, allo stesso si richiede che la pista si presenti conformemente al grado di difficoltà indicato così come gli viene presentata con il suo aspetto del momento. Egli deve quindi superare le sfide poste dalla pista stessa con i mezzi che lo sciatore ha a disposizione (soprattutto nel pieno rispetto delle norme FIS 2 e 8) <8>, che rappresentano il criterio di accuratezza utilizzato per valutare chi è responsabile del danno subito, se il gestore delle piste o lo sciatore stesso.
3. L'obbligo di garanzia della sicurezza sulle piste da parte del gestore delle piste stesse inizia là dove termina la sfera di responsabilità personale dello sciatore, quindi anche in caso di fonti di pericolo che non si configurino come tipiche delle piste o dello sci, ma che siano **atipiche**. In questo caso si tratta di pericoli che uno sciatore, nonostante mantenga un comportamento responsabile, non è in grado di evitare dal momento che il pericolo non è né riconoscibile né prevedibile e quindi si rivela, per lui, una **trappola**. Per quanto riguarda l'eliminazione di tali pericoli, allo sciatore viene concessa una corrispondente aspettativa di fiducia (**fiducia sulle piste**).

- **ex post:**

Nella pratica dei nostri tribunali e dell'attività dei pubblici ministeri, ogni anno risultano pendenti numerosi casi dovuti a specifiche trasgressioni dell'obbligo di garanzia della sicurezza sulle piste. Oggetto della richiesta di risarcimento danni a livello civilistico o delle inchieste in ambito penale sono i casi di lesioni personali oppure evento colposo di morte. Di conseguenza, ci si pone regolarmente la domanda se le misure di sicurezza non siano state rispettate di proposito oppure se la stessa vittima dell'incidente abbia infranto il principio della responsabilità personale.

Purtroppo alcuni tribunali tedeschi hanno evidenziato la tendenza, nell'esame di determinati sinistri, a fare molto più riferimento alla responsabilità dei gestori delle piste rispetto a quella degli sciatori. Più volte è stato accertato che la colpa è stata attribuita, prevalentemente o completamente, agli obblighi di garanzia della sicurezza sulle piste in modo non oggettivamente adeguato.

È evidente che questi tribunali, davanti alla sorte del singolo individuo, risultano guidati più dall'emozione sociale che dalla valutazione neutrale dei fatti in quanto il gestore o la sua assicurazione dispongono di una capacità economica superiore. Il sostegno della ragione del casco è controproducente davanti alla responsabilità personale, comunque, poco sviluppata nella nostra società.

## **II. I Sistemi di Trasporto**

### **Costruzione e Messa in funzione**

In questo caso si tratta prevalentemente di funivie per il trasporto delle persone (funicolari, funivie, cabinovie, seggiovie e skilift). La loro **costruzione** avviene in considerazione di due punti di vista determinanti: il rispetto dell'ambiente e la garanzia di sicurezza per le persone. Nello specifico, per quanto riguarda i requisiti di sicurezza, lo standard legale in Germania è stato, nel frattempo, uniformato: la direttiva UE del 20 marzo 2003 <9> che regola il funzionamento di funivie per il trasporto di persone è stata trasformata in una legge statale <10> e le norme CEN unificate sono state integrate all'interno del sistema normativo tedesco.

### **Gestione e Controllo**

L'effettivo funzionamento di questi sistemi di trasporto avviene, inoltre, conformemente alle disposizioni nazionali in materia: anche in questo caso, il Land alpino della Baviera ha emanato disposizioni <11>, che, integrando parzialmente le regolamentazioni UE attualmente in vigore, rappresentano i criteri di garanzia della sicurezza per la costruzione e il funzionamento delle funivie e degli skilift. Esse vengono applicate in maniera uniforme in tutto il territorio tedesco e lo stesso vale anche per una disposizione che regola il funzionamento del nastro trasportatore di moda da qualche tempo <12> (e che non rientra nella citata direttiva UE).

### **Questioni di responsabilità civile**

I fondamenti giuridici alla base delle richieste di risarcimento danni presentate contro i gestori delle funivie non sono univoci in Germania: ad eccezione degli skilift e dei nastri trasportatori, tutti i mezzi di trasporto (così come, ad esempio, i treni) rientrano nell'ambito della legge sulla responsabilità <13> e sono soggetti ad una responsabilità di colpa indipendente dalla causa. I gestori di impianti skilift o di nastri trasportatori, al contrario, risultano responsabili solo nel caso in cui è possibile dimostrare la loro gestione manchevole dell'impianto o il fatto di negligenza <14>.

## **Suggerimenti della DSV per gli sciatori che utilizzano seggiovie e skilift**

Molti casi di sinistri possono essere evitati già dagli stessi sciatori e snowboarder: onde favorire la diffusione di una mentalità responsabile che limiti il numero di incidenti sulle piste, la Deutsche Skiverband (Federazione Tedesca Sci) ha redatto alcuni pratici consigli DSV che sono stati appena pubblicati nella nuova versione e che è possibile leggere nel pieghevole allegato.

### **III. Il Traffico sulla Neve**

Di questa dimensione “illimitata” è possibile considerare davvero interessante solo la discussione riferita all’ambito di **Piste e relative aree a margine** in quanto mette chiaramente in evidenza l’interazione tra un utilizzo responsabile della pista e l’obbligo di garanzia della sicurezza sulla stessa.

#### **Attrezzi per lo Scorrimento sulla Neve**

In primo luogo si rende necessario rispondere alla domanda che segue: quali sono gli attrezzi necessari per poter utilizzare una pista da sci in conformità a quanto definito nell’interpretazione del diritto tedesco? La risposta contempla una duplice implicazione di significato.

Prima di tutto è indispensabile prendere in considerazione l’interesse che gli utenti delle piste nutrono nei confronti della loro sicurezza sulle piste stesse; questi devono poter fare affidamento su condizioni generali di affidabilità che sono tutte note, allo stesso modo, come vincolanti: sono le **10 norme comportamentali stabilite dalla FIS per sciatori e snowboarder**. Il rispetto di tali norme evita il verificarsi di incidenti dovuti a collisione e quelli causati dallo stesso utente della pista in assenza, peraltro, del coinvolgimento di terzi. Per questo motivo, in ottemperanza all’interpretazione del diritto tedesco, è necessario che tutti gli utenti delle piste siano oggettivamente in grado di conformarsi a quanto previsto nelle suddette 10 norme FIS.

Da ciò deriva, inevitabilmente, la seconda implicazione nella risposta alla domanda precedentemente posta: è possibile ottenere il rispetto delle norme FIS solo se è assolutamente possibile tenere un comportamento conforme alle norme a livello tecnico. Le cosiddette norme che regolano il movimento (norme FIS 2 – 5) presuppongono che l’equipaggiamento utilizzato per praticare uno sport sulla neve possa essere controllato e frenato in maniera affidabile. Tale garanzia è riscontrabile esclusivamente quando sussiste

un'adeguata condizione meccanica (spigoli), quindi in presenza di sci, tavole da snowboard, snowbike e qualunque attrezzo per la pratica di sport a scorrimento sulla neve controllabile in modo analogo. Da ciò ne consegue che diversi attrezzi per lo scorrimento sulla neve, quali ad esempio gli Snowtube (pneumatici di gomma utilizzati come slitte) etc., rimangono esclusi in quanto considerati "inadatti per le piste da sci".

## **Slitte e Slittini**

Per quanto riguarda i succitati mezzi di scorrimento è possibile sottolineare, applicando i criteri definiti in precedenza, un piccolo problema: essi non risultano, infatti, tanto privi di controllo quanto uno Snowtube, tuttavia, a seconda delle rispettive conformazioni, evidenziano un grado di controllo più o meno assimilabile a quello di sci o snowboard.

La giurisdizione legale e la letteratura prodotta in Germania non sono ancora riuscite a trovare un rapporto sicuro con questi equipaggiamenti sportivi e si ripresenta costantemente l'idea secondo cui le norme FIS dovrebbero avere ambito di applicazione anche sugli slittini. Tuttavia, rimane il fatto che slitte e slittini non rientrano **nel campo di validità effettiva delle norme FIS**. Inoltre, le relative norme FIS (qui 2 – 4) devono essere applicate in maniera conforme nel caso venga richiesto lo svolgimento accurato di determinate operazioni, soprattutto in riferimento all'atto di procedere a vista e alla velocità adeguata nonché al rispetto degli sciatori che si trovano a valle.

## **L'Ambito di Validità delle Norme FIS**

### **Ambito di Validità Individuale**

A questo proposito non esistono ulteriori caratteristiche di attribuzione se non la partecipazione alla pratica degli sport alpini: la responsabilità degli sciatori o degli snowboarder si riflette specularmente sull'aspettativa di affidabilità di altri utenti delle piste nel rispetto delle norme FIS e viene richiesto ad ogni sciatore, indipendentemente dal fatto che sia adulto o giovane, esperto o inesperto, solo o in gruppo (ad esempio durante un corso di sci). In particolar modo, non viene riconosciuto alcun privilegio per sciatori che dimostrino particolari abilità o per quelli particolarmente scarsi.

### **La Libera Scelta della Pista**

Di conseguenza, ogni sciatore o snowboarder vanta inoltre il diritto di poter scegliere liberamente la pista lungo cui scendere a valle e non può essere in alcun modo accusato se, in questo modo, diventa un ostacolo per altre persone. Solo nel momento in cui lo stesso sciatore o snowboarder non è più in grado di rispettare le regole FIS a causa di una smisurata sopravvalutazione



di sé, e danneggia quindi un altro individuo, questi può allora essere accusato di una colpa.

### **I Portatori di Handicap**

Come per gli sciatori scarsamente capaci o inesperti, così non esistono eccezioni nemmeno per i portatori di handicap. Certamente, ogni portatore di handicap ha la possibilità di partecipare all'attività sciistica sulle piste nonostante il tipo e il grado di handicap di cui soffre, ma gli altri sciatori devono poter comunque confidare nel fatto che la loro incolumità non verrà mai messa a repentaglio e non ne trarranno danno (norma FIS 1). Se il portatore di handicap si inserisce indipendentemente nel traffico sciistico sulla pista, anche per lui esistono delle responsabilità individuali; se, invece, è completamente affidato alla custodia e all'aiuto di un assistente, quest'ultimo deve assumersi la totale responsabilità tanto del portatore di handicap quanto di se stesso. Proprio nel caso di portatori di handicap adulti è possibile che questi risultino parzialmente in grado di agire responsabilmente e nell'occasione di un sinistro che ponga la domanda su chi deve essere ritenuto responsabile della trasgressione delle norme FIS, questo produce problemi di definizione dal momento che esiste, infatti, la presunzione legale secondo la quale un danno causato da una persona che necessita di assistenza sia stato provocato da una violazione colpevole dell'obbligo di custodia. L'assistente può, tuttavia, produrre giustificazioni valide ai fini della propria discolta <15>.

### **Genitori e Altri Tutori**

L'obbligo di assistenza da parte di genitori e tutori comprende anche l'insegnamento a un bambino del rispetto delle norme FIS oppure l'affidamento della custodia ad altri (ad esempio, ad un maestro di sci). Generalmente, anche in questo caso, vale il principio secondo il quale l'adulto si assume la piena responsabilità del comportamento del bambino almeno fino a quando questo, per età o a causa della scarsa capacità di comprensione, non sia in grado di agire in modo responsabile <16>.

### **Allenamenti e Gare**

I percorsi per gli allenamenti e le gare costituiscono, in realtà, delle "aree protette", nell'ambito delle quali ogni singolo partecipante può spingersi fino al limite della propria facoltà di scorrimento oppure, addirittura, oltrepassarla. Fondamentalmente, questi deve poter confidare nel fatto che altre persone non si trovino lungo la sua traiettoria durante la discesa di allenamento o la gara e, quindi, per lui, le norme FIS non giocano alcun ruolo rilevante; tuttavia, se una terza persona dovesse venire a trovarsi sulla stessa discesa, questi dovrà, nonostante ogni diritto individuale, tenere conto della propria incolumità personale. Naturalmente, questo vale anche durante una competizione, quando si tratta di vincere o di stabilire il miglior tempo: in

questo caso, il partecipante è tenuto a frenare o a fermarsi nel caso in cui metta a repentaglio l'incolumità di un concorrente caduto a terra che non sia stato in grado di liberare la pista in tempo prima del suo arrivo <17>. La possibilità di ripetere la gara è solo una magra consolazione.

## **Validità Effettiva**

La nuova versione delle 10 norme FIS, pubblicata nel 2002, impone che, oltre agli sciatori, anche gli snowboarder debbano ufficialmente attenersi alle stesse norme; tuttavia, tale ambito di validità non è ancora stato esplicitamente descritto. La definizione astratta è la seguente:

le norme FIS valgono per tutti i tipi di equipaggiamenti sportivi che, per le rispettive proprietà di scorrimento e nel contesto del rispettivo impiego lungo pendii per scivolamento secondo forza di gravità, consentono una discesa paragonabile a quella di uno sciatore.

## **Validità a Livello di Occupazione degli Spazi**

Tale ambito di validità non comprende solo l'area sciistica organizzata, ma anche la zona in cui gli sciatori procedono al passo e dove possono aspettarsi l'improvviso sopraggiungere di un altro sciatore. È di conseguenza assolutamente necessario tener ben presente che spesso sono molti gli sciatori e gli snowboarder presenti anche nell'area di neve alta o di freeriding, proprio come accade sulla pista. Chi accede a tali aree deve sapere bene che si sta muovendo in uno spazio dove non vige alcun diritto.

## **I Funpark**

Queste aree particolari attrezzate con ostacoli artificiali e halfpipe sono spesso integrate nella normale pista: sciatori e snowboarder praticano e provano qui indisturbati particolari movimenti nella certezza, soprattutto, di non farsi del male. L'utilizzo dei funpark è conseguentemente caratterizzato da due fenomeni: anzitutto, è possibile scendere e saltare in modo azzardato e, secondo, spesso, l'allenamento procede a ritmo altalenante a causa della maggiore o minore perdita di controllo che si verifica dopo una caduta o un atterraggio fallito.

Il rispetto della legge parte dalla premessa, che le norme FIS valgono anche per l'utente dei funpark anche se è evidente il fatto che, in questo caso, esiste un forte rapporto di tensione tra la regole FIS 2 e 6. Inoltre, la regola 5 riveste, in questo ambito, una particolare importanza: anche se il funpark è integrato nell'area della pista, si tratta comunque sempre di un'area speciale

in quanto esistono marcate differenze tra il “comportamento tipico dello sci” all’interno del percorso e quello all’esterno.

A questo punto rientra in gioco l’obbligo di garanzia della sicurezza, dovendo provvedere al fatto che entrano nel funpark solo coloro che lo desiderano: a tutti gli altri deve essere impedito l’accesso all’area sia che questo avvenga per volontà oppure casualmente. Da ciò ne consegue che l’entrata del percorso e i suoi lati devono essere segnalati per tempo, e che, eventualmente, siano posizionate anche barriere meccaniche per impediscano l’accesso alle aree confinanti o alla stessa pista di discesa.

## **Gli Escursionisti sulle Piste**

Anche in Germania assistiamo alla tendenza, da qualche anno, a risalire le piste come escursionisti: questa pratica non è vietata nel nostro paese, tuttavia è concessa solo se avviene nel rispetto di una serie di condizioni generali consigliate <18>.

A livello giuridico, è importante ricordare i seguenti particolari:

- Fintanto che le **piste sono aperte** domina l’attività sciistica: i normali utenti delle piste (gli sciatori) devono tenere conto della possibilità che, in qualsiasi momento, potrebbe comparire loro davanti uno scalatore a piedi sul pendio. Costoro devono essere esortati a rispettare la norma FIS 7 e a procedere in fila a bordo pista. Se si verifica una necessità che impone di attraversare trasversalmente la pista a causa della condizione del terreno, gli escursionisti devono agire in considerazione della norma FIS 6 ed evitare luoghi stretti o caratterizzati da scarsa visibilità. Inoltre, in questo caso, devono procedere ad una distanza tale l’uno dall’altro che lo sciatore che sta scendendo sia in grado di passare tra due persone e quindi di evitarli senza pericolo.
- Appena la **pista viene chiusa** l’obbligo di garanzia della sicurezza sulle piste stesse termina e hanno inizio, normalmente, i lavori di manutenzione. Dunque, questo è anche il momento, dopo l’orario di chiusura degli impianti, in cui numerosi escursionisti risalgono le piste che prima o poi dovranno ridiscendere: per costoro sussiste un pericolo di vita, non tanto per la presenza di mezzi battipista che, avendo accesi fari e le luci di emergenza, sono dunque in grado di individuare gli escursionisti a piedi sulle piste nell’oscurità e, di conseguenza, evitarli. Sono invece particolarmente pericolose le funi di acciaio, spesso lunghe oltre 1000 metri, utilizzate durante la **manutenzione dell’argano**: esse sono appoggiate nella neve e non sono pertanto visibili, senza contare che, inoltre, in caso di particolari manovre da parte dei mezzi battipista, possono balzare in alto o a lato come fruste.

In Germania, generalmente, agli escursionisti non è vietato percorrere le piste nemmeno in queste condizioni: sostanzialmente ogni singolo escursionista è ritenuto responsabile per tutte quelle misure che è necessario adottare al fine che nessuno si faccia male. Tuttavia, è in corso una martellante campagna d'informazione (ad esempio, consigli della DSV in merito al comportamento nei confronti dei mezzi battipista <19>) con continui appelli al giudizio degli sportivi.

Inoltre, allo scopo di tutelarsi fin dall'inizio contro eventuali richieste di risarcimento danni, i gestori delle piste hanno posizionato segnali di avvertimento in punti chiave (parcheggi, inizio della salita o della discesa, accessi laterali) per stimolare nuovamente la responsabilità personale dell'escursionista sulle piste.

In determinate condizioni, le autorità provvedono alla **chiusura delle piste** per motivi di sicurezza: in questi casi è prevista una sanzione pecuniaria in caso di infrazione <20>.

- Purtroppo, accade sempre più spesso che la discesa sulle piste appena battute provochi solchi profondi nel manto di neve ancora fresco che rimangono congelati fino alla mattina: questa situazione non è solo molto irritante per i gestori delle piste e i loro clienti, ma, in casi estremi, può creare addirittura casi di pericolo atipico che richiedono necessariamente un ulteriore e dispendioso onere di garanzia della sicurezza.

### **L'Alternanza di Superfici Battute e Non Battute.**

In Germania, è stata avviata un'interessante discussione in occasione di un incidente causato da collisione. Il tragitto percorso dalla parte in causa si presentava come area adibita alla pratica dello sci completamente priva di ostacoli e ben visibile: una gran parte di tale tragitto era stata adeguatamente battuta, mentre ciò non era avvenuto per l'area attigua. Il giorno dell'incidente il dislivello tra l'altezza della neve battuta e quella non battuta era compreso in un intervallo tra circa 10 e 50 cm: lungo il margine del dislivello erano stati predisposti cartelli di segnalazione ad una distanza di circa 50 metri l'uno dall'altro. Chi sopraggiungeva da monte, dunque, poteva scegliere liberamente se proseguire sull'area con neve battuta oppure su quella non battuta: statisticamente è stato rilevato che la percentuale di scelta è praticamente identica per le due opzioni. Il cambio di area da non battuta a battuta o viceversa poteva avere luogo in qualsiasi punto del percorso.

L'oggetto della discussione riguardava la determinazione se, in una situazione come quella appena addotta, il cambio di percorso con passaggio

dalla superficie di neve non battuta a quella di neve battuta rappresenti un caso di applicazione della norma FIS 5 (Accesso a una pista) oppure delle norme FIS 2 e 3 (procedere a vista, precedenza dello sciatore che si trova a monte). L'opinione della maggioranza si è orientata rigorosamente verso concetto della pista e ha approvato, nel caso specifico, l'applicazione della norma FIS 5.

La minoranza non ha potuto imporsi per due motivi: innanzitutto, lo scopo di tutela in applicazione della norma FIS 5 è solo il fatto che lo sciatore che sta scendendo sulla pista deve evitare di mantenere un comportamento imprevedibile lungo la stessa (ad esempio sopraggiungendo improvvisamente da una zona di ombra ai margini della pista, partendo all'improvviso da un punto dopo un arresto); secondo, i confini della pista dovrebbero ancora svolgere la funzione di favorire l'orientamento solo per la preparazione in un'estesa area sciistica con una possibilità di discesa apparente unica. Per gli sciatori e gli snowboarder, invece, l'area sciistica rappresenta un luogo di ritrovo dove muoversi a piacere da una parte all'altra. La consapevolezza di non dovere procedere in caso di "superamento del confine", conformemente alla norma FIS 5, non può sussistere in questo caso, ma sarebbe più sensato provvedere all'applicazione in tutta l'area di modelli comportamentali stabiliti dalle norme FIS 2 e 3. Allo scopo tuttavia di poter garantire la sicurezza dell'utente che decide di scendere lungo una pista di neve battuta, sarebbe meglio non cadere nella tentazione di crederci in una zona giuridicamente privilegiata, dal momento che è sempre necessario rivolgere la propria attenzione responsabile (anche!) al traffico sciistico nelle aree adiacenti.

## **L'Importanza Legale delle Norme FIS**

L'applicazione delle leggi vigenti in Germania riconosce che le regole definite in autonomia nel 1967 dall'associazione della FIS (e fino a oggi rimaste invariate nei loro elementi di base) sono vincolanti non solo per le associazioni che fanno parte della Federazione Internazionale Sci, per le relative suddivisioni e per i singoli membri dell'associazione. Dato che tali norme, in alcuni principi fondamentali appropriati, descrivono quale deve essere il comportamento, generalmente ritenuto corretto, che lo sciatore deve tenere sulle piste e come lo stesso deve essere normalmente messo in pratica, la giurisprudenza e la letteratura hanno immediatamente assegnato a queste norme un livello di validità generale per ogni praticante dello sci, anche colui che non fa parte di un'associazione. Nella pratica legale delle corti tali norme costituiscono criteri concreti per la definizione accurata di quanto necessario, a livello di sport sulla neve, in caso di valutazione delle cause e della colpa nell'ambito delle già più volte citate problematiche di definizione della responsabilità personale e di terzi.

In Germania, l'attuale interpretazione prevalente considera le norme comportamentali FIS come rappresentative per il diritto consuetudinario.

## **I Veicoli a Motore sulla Neve**

Per l'utilizzo di mezzi battipista e motoslitte (skidoo), il gestore deve soddisfare alcuni requisiti legali, il cui scopo principale è quello di perseguire la massima garanzia di sicurezza. La direttiva principale sulla sicurezza che deve essere applicata è la norma DIN 30770 (Attrezzature per la preparazione delle piste – requisiti di sicurezza). In ottemperanza alla legge del Land della Baviera, l'importanza della sicurezza e della protezione dell'ambiente nell'ambito dell'utilizzo di veicoli motorizzati sulla neve vengono considerate con la stessa valenza e sono fissate a livello giuridico <21>.

Una nota indica chiaramente che l'impiego di un veicolo deve essere **il più possibile** limitato a momenti in cui l'attività sciistica è ridotta. Da un altro punto di vista questo indica che non vi sono divieti nel nostro paese in relazione all'utilizzo di apparecchiature a motore sulle piste durante lo svolgimento dell'attività sciistica.

## **I Mezzi Battipista**

L'attuale funzionamento delle piste non è immaginabile senza l'utilizzo di mezzi battipista, soprattutto quando si parla di preparazione delle piste. In certi casi, però, è possibile che tale impiego venga vietato per motivi che obbligano alla garanzia della sicurezza. Inoltre, potrebbe presentarsi l'eventuale necessità di impiegare tali mezzi per il trasporto (ad esempio, di feriti).

Ciò significa che l'utente della pista, anche durante lo svolgimento dell'attività sciistica, deve sempre considerare la possibilità di incontrare in qualsiasi momento un mezzo battipista. Corrispondenti segnali lo ricordano regolarmente.

## **Nessun Pericolo Atipico**

Gli incontri con i mezzi battipista sono, quindi, prevedibili e controllabili con i mezzi utilizzati per sciare, di conseguenza essi non rappresentano **pericoli atipici**. Se lo sciatore mette in pratica la sua responsabilità personale, soprattutto procedendo coerentemente a vista, non può correre alcun pericolo di collisione. Questo vale anche se il mezzo non è ancora visibile, ma si trova in un avvallamento oppure dietro/sotto una curva del terreno: procedere senza frenare oppure, addirittura, saltare sulla pista senza sapere se si trovano ostacoli nella zona sottostante dove si prevede di atterrare rappresenta una delle massime trasgressioni degli obblighi dello sciatore.

## **Particolari Misure di Sicurezza**

In ogni caso, i mezzi battipista rappresentano, durante l'esercizio dell'attività sciistica, **fattori di disturbo con spiccato carattere di ostacolo**: generalmente, essi si muovono infatti parzialmente in senso opposto al flusso generale degli sciatori verso valle e possono sbucare improvvisamente da avvallamenti del terreno; le loro manovre di guida e di sterzata sono goffe come quelle di un carro armato, le frenate condizionate dallo stato di inerzia sono spesso problematiche e i rispettivi conducenti non godono di una buona visuale. E' dunque fuor di dubbio che i mezzi battipista costituiscono conseguentemente una **fonte di pericolo di tipo particolare**: il loro funzionamento richiede, quindi, l'esercizio della responsabilità personale dell'utente della pista, ma anche particolari norme di sicurezza eventualmente in relazione alla situazione specifica.

## **Preparazione con l'Argano**

La preparazione delle piste con l'argano ha luogo solitamente solo dopo che le piste sono state chiuse al pubblico o bloccate e, di conseguenza, non è giuridicamente rilevante in relazione ai pericoli relativi all'utilizzo delle piste stesse durante l'esercizio dell'attività sciistica (fare riferimento al paragrafo "Escursionisti sulle piste").

## **I Fondamenti della Responsabilità**

Gli incidenti dovuti a collisione tra uno sciatore e un veicolo da neve a motore sono sì rari, ma producono, nella maggior parte dei casi, gravi conseguenze. I risarcimenti di danni fisici e di danni morali ad essi legati possono essere considerati validi esclusivamente sulla base della responsabilità **penale** e le richieste si orientano solitamente nei confronti del conducente del mezzo a motore coinvolto, del proprietario e dell'assicurazione contro terzi quali obbligati in solido: la vittima dell'incidente deve però essere in grado di dimostrare che il danno subito è stato causato dall'esercizio di un'attività non autorizzata e la prova di colpevolezza (negligenza) è spesso molto difficile da presentare in giudizio. Tuttavia, in Germania, il richiamo a **una responsabilità del pericolo indipendentemente dalla colpa** non trova posto in alcun principio legale metodico.

## **I suggerimenti della DSV in Merito al Comportamento Rispetto ai Mezzi Battipista**

Per uno sciatore il processo migliore è quello a cui non ha bisogno di partecipare come parte in causa (la professione della consulenza legale vede questo punto sotto una luce diversa naturalmente): il rispetto dei suggerimenti avanzati dalla DSV in merito gli consentirà quindi di trovarsi sempre dalla parte giusta.

## IV. Scuole di Sci e Maestri di Sci

L'insegnamento nell'ambito degli sport sulla neve viene esercitato da maestri di sci, di snowboard e di sci di fondo (di seguito denominati "Maestri di sci"). Concettualmente, in Germania, esiste una distinzione tra i **maestri di sci abilitati a livello statale** e i **maestri di sci delle associazioni**. Solo il Land della Baviera ha provveduto a formulare i fondamenti giuridici per sostenere l'esame statale <22>, che rappresenta il certificato di abilitazione necessario per poter impartire lezioni di sci a livello professionale ed è riconosciuto in Germania a livello nazionale.

La formazione dei maestri di sci abilitati a livello statale viene condotta presso la Deutsche Skilehrerverband (DSLTV – l'Associazione Tedesca dei Maestri di Sci), mentre quella per i maestri di sci delle associazioni avviene presso la Deutsche Skiverband (DSV). Un accordo siglato nel 2002 consente ai maestri di sci abilitati della DSV di passare al corso di formazione professionale per maestri abilitati a livello statale, durante il quale, grazie al certificato di abilitazione già acquisito, gli stessi vengono dispensati dell'insegnamento di alcuni principi fondamentali per la formazione tecnica.

I corsi di formazione in entrambe le associazioni presentano, di volta in volta, diversi livelli didattici: l'esito positivo del relativo esame finale autorizza i rispettivi partecipanti a impartire determinati tipi di lezioni (principianti, ecc.).

**Le scuole di sci** possono essere gestite esclusivamente da maestri di sci abilitati a livello statale; i maestri di sci dell'associazione sono autorizzati solo a impartire lezioni ai membri delle proprie associazioni e delle associazioni ad esse appartenenti (non ad altre persone).

L'attività dei maestri di sci tedeschi nei comprensori sciistici dei paesi europei, però, non è ancora stata chiarita a livello giuridico: per i maestri di sci abilitati a livello statale non esistono assolutamente problemi, tuttavia le attività dei maestri di sci in formazione e dei maestri di sci delle associazioni sono state bloccate da barriere giuridiche negli altri comprensori sciistici tedeschi adiacenti adducendo a giustificazione una serie di presunti dubbi sulla sicurezza. Una verifica sulla compatibilità di tali norme con quelle emanate dalla Comunità Europea farà chiarezza in merito.

## V. Le Attività Sciistiche al di Fuori della Pista



E' necessario ricordare ancora una volta che l'obbligo di garanzia della sicurezza esiste anche al di fuori della pista; tuttavia, appena lo sciatore raggiunge l'area alpina del fuoripista, questi è considerato abbandonato a se stesso sia dal punto di vista effettivo sia da quello legale, specificamente per quanto riguarda i pericoli legati al distacco di banchi di neve e di valanghe: ma finché lo sciatore si assume esclusivamente la responsabilità di se stesso e della propria incolumità, nessuno, in Germania, può impedirgli di esporsi a qualunque pericolo. Di conseguenza, lo sciatore non è nemmeno obbligato a portare con sé dispositivi elettronici di ricerca e localizzazione.

### **Validità Parziale delle Norme FIS**

Diverso è il comportamento con le **norme FIS**: in conformità alle applicazioni precedentemente descritte relative al proprio ambito di validità a livello di spazio, tali norme valgono soprattutto dove è possibile effettuare una discesa, quindi, anche per i fuoripista e, non da ultimo, per le aree di freeriding, sebbene tutto ciò, naturalmente, sia limitato dal fatto che i requisiti di accuratezza richiesti e condizionati dalla situazione sono minori rispetto a quanto avviene sulle piste: chi decide di praticare attività nelle zone fuoripista, si assume una responsabilità personale decisamente molto superiore e, in modo corrispondente, anche una notevole aspettativa di affidabilità verso gli altri.

### **Escursionisti con Racchette da Neve**

È chiaro che questi escursionisti non rientrano nell'ambito oggettivo di validità delle norme FIS in quanto sono pedoni nei confronti dei quali è possibile solo sperare che si muovano ragionevolmente all'interno dell'area: durante la risalita questi escursionisti dovrebbero lasciare delle impronte e non camminare sulle tracce dei precedenti arrampicatori della stessa area sciistica, così come, durante la discesa, dovrebbero, alla meglio, evitare le aree delle piste di discesa allo scopo di non rubare la meritata gioia agli sciatori. Tuttavia, è possibile solo fare appelli al proposito, in quanto il comportamento di tali escursionisti, in quest'ambito, non è perseguibile per legge.

### **Le Aree Adiacenti alle Piste**

Fino a questo momento, purtroppo, in Germania non esiste la possibilità legale di evitare l'accesso e la percorrenza dei comprensori alpini perfino quando, in questo modo, viene messa a repentaglio la sicurezza di altre persone. Più volte si è verificato che sciatori e snowboarder percorressero aree aperte al di sopra delle piste sebbene esistessero chiari pericoli di distacco di banchi di neve: in alcuni casi, il loro passaggio ha causato il distacco di masse nevose che hanno parzialmente seppellito le piste e, di conseguenza, messo concretamente in pericolo altri sciatori. Neppure gli

organi di sicurezza possono, al momento, intervenire preventivamente e tenere lontani gli incoscienti da tali aree adducendo solo la motivazione di pericoli astratti (a partire dal livello di pericolo 3): lo stato del diritto in alcune regioni austriache è, in questo caso, considerevolmente più esteso (ad esempio, le leggi sullo sport di Vorarlberg). Al momento, la Baviera aspira ad una modifica corrispondente dei propri fondamenti giuridici.

## VI. Un Diritto Europeo per gli Sport sulla Neve?

Non sembra auspicabile una omologazione a livello europeo di **tutte** le aree giuridiche relative agli sport sulla neve: esistono diverse situazioni peculiari che, a causa delle loro genesi, hanno senso solo a livello regionale, che non si adattano all'applicazione in altre regioni, ma che non dovrebbero nemmeno essere messe in discussione nei propri contenuti da autorità superiori. Non è quindi auspicabile la creazione di un diritto europeo per gli sport sulla neve ad ogni costo in quanto, in questo modo, avrebbero il diritto di parola anche gli Stati dell'UE che non hanno competenza in materia.

In alcune aree, comunque, sono già state definite, grazie ad alcune direttive della UE e alle norme da esse risultanti, le condizioni generali che regolano la pratica degli sport sulla neve: in questo caso, diventa una questione nazionale convertire tali norme e direttive in una vera legislazione valida a livello nazionale.

Dal punto di vista tedesco, inoltre, sarebbe auspicabile la creazione di standard legali omogenei che regolino l'attività delle scuole e dei maestri di sci.

Tuttavia, molto si potrebbe ottenere se i paesi dell'Unione Europea dove si praticano sport sulla neve fossero tutti d'accordo nell'applicare in modo uniforme le norme comportamentali stabilite dalla FIS con i conseguenti effetti giuridici. Questo desiderio si riferisce meno all'applicazione pratica nelle aree sciistiche dove ciò accade prevalentemente, e più alla standardizzazione della valutazione giuridica delle richieste di accuratezza nell'ambito conflittuale tra la responsabilità di terzi e la responsabilità personale.

- 2           **Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (BnatSchG – Legge sulla tutela dell’ambiente e la salvaguardia del paesaggio)**
- 3           Ad es. **Bayerisches Gesetz über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG – Legge della Baviera sulla tutela della natura, la salvaguardia del paesaggio e il riposo all’aria aperta)**
- 4           Ad es. Art. 21 seg., soprattutto 24 della BayNatSchG. Questa legge ha addirittura valore di ordinamento in Baviera: Art. 141, par. III dell’**Ordinamento dello Stato Libero della Baviera**
- 5           **Norma tedesca DIN 32912**  
**Le piste da sci** sono generalmente percorsi, accessibili per la discesa adatta a e prevista per gli sci, contrassegnate, controllate, assicurate contro pericoli atipici, in particolare valanghe, e preparate in base alle possibilità.  
**Gli itinerari sciistici** sono generalmente percorsi, accessibili per la discesa adatta a e prevista per gli sci, che sono garantiti solo contro i pericoli di valanga, ma non devono essere preparati e nemmeno controllati. Quale contrassegno, si suggerisce l’utilizzo dei cartelli “Itinerari sciistici”.
- 6           **BGB § 823**
- 7           **StGB § 222**
- 8           **Norme comportamentali FIS per sciatori e snowboarder (2002)**, vedere il pieghevole allegato.
- 9           **Direttiva 2000/9/EG del Parlamento e del Consiglio Europeo.**
- 10          Ad es. **Bayerisches Eisenbahn- und Seilbahngesetz (BayESG – Legge sulle funivie e sulle ferrovie della Baviera** nella versione del 9 agosto 2003, recepita fino alla fine del 2004 da tutti i Land tedeschi).
- 11          **Vorschriften für den Bau und Betrieb von Seilbahnen (BOSeil) und Schlepp-liften (BOSchlepp) – Disposizioni per la costruzione e il funzionamento di funivie e skilift.** (Versione novembre 2004; **Norme esecutive** in allegato)
- 12          **Vorschriften für den Betrieb von Förderbandanlagen – Disposizioni per il funzionamento di nastri trasportatori (Gennaio 2005)**
- 13          **Haftpflichtgesetz – Legge sulla responsabilità § 1 Par. I**
- 14          s. 6, 7
- 15, 16       **BGB § 832**
- 17          cfr. **IWO – Ordinamento internazionale di gara**, Art. 623.2.2
- 18          **DAV-Regeln für Skitourengeher auf Skipisten** (DAV = Deutscher Alpenverein e.V.) – **Norme DAV per gli escursionisti sulle piste da sci** – DAV = Associazione Alpina Tedesca – associazione registrata)
- 19          vedere pieghevole allegato
- 20          **Bayerisches Landesstraf- und Verordnungsgesetz (BayLStVG – Legge Penale e Disposizioni della Baviera)** Art. 24 Par. II P. 1, Par. VI Num. 1
- 21          - **BayLStVG** Art. 24 Par. II P. 2, 3  
- **Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG – Legge sulla tutela delle immissioni della Baviera)** Art. 12 Par. II

- Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (EUG – Legge sull'istruzione pubblica e l'istruzione scolastica) Art. 128 Par. II P. 1
- Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Fachsportlehrer im freien Beruf – Ordinamento per la formazione e gli esami di istruttori sportivi specializzati che svolgono un'attività professionale)
- Verordnung über die Ausübung des Unterrichts als Skilehrer – Decreto sullo svolgimento delle lezioni in qualità di maestro di sci.