

Waldemaro Flick, Avvocato in Genova

**RESPONSABILITA' E PISTE DA SCI: TUTELA CONTRATTUALE O
AQUILIANA?**

1.INTRODUZIONE.....3

PARTE PRIMA: LA RESPONSABILITA' NEGLI INCIDENTI TRA SCIATORI.....4

2. RESPONSABILITÀ CIVILE: APPLICAZIONE DEGLI ART. 2050, 2051, 2054 C.C.....4

3. RESPONSABILITÀ EX ART. 2043 C.C.....7

4. LA CONDOTTA IN PISTA: IL DECALOGO DELLO SCIATORE.....8

5. LA CONDOTTA DELLO SCIATORE ALLA LUCE DELLA LEGGE n. 363 DEL 200310

PARTE SECONDA: LA RESPONSABILITA' DEL GESTORE DELLE AREE SCIABILI ATTREZZATE.....14

6. LA DISTINZIONE TRA I MEZZI DI TRASPORTO E LA RESPONSABILITA' DEL VETTORE.....14

7. RESPONSABILITÀ DEL GESTORE PER SINISTRI AVVENUTI DURANTE LA DISCESA17

8. RESPONSABILITÀ DEL GESTORE DELLE AREE SCIISTICHE ATTREZZATE ALLA LUCE DELLA LEGGE 363/0318

9. IL CONTRATTO DI SKIPASS19

10. LA RESPONSABILITA' DEL GESTORE PER CUSTODIA?24

1. INTRODUZIONE

Il tema della responsabilità nello scontro tra sciatori si iscrive in quello più ampio dell'illecito civile e penale.

Lo sport, come qualsiasi attività umana, comporta dei rischi e dal suo esercizio possono derivare danni all'incolumità delle persone che vi partecipano.

In alcuni casi il rischio connesso all'attività sportiva si presenta più elevato rispetto alle altre normali attività umane, questo a causa delle modalità di svolgimento di alcuni tipi di sport e dell'impegno profuso nell'attività.

Vi sono alcune attività sportive nelle quali il partecipante può rischiare anche la vita. Ciò accade per esempio nel pugilato e nell'automobilismo, ove talvolta può accadere che, nel primo caso, uno dei contendenti perda la vita a causa dei violenti colpi ricevuti, oppure, nel secondo, a causa dell'elevata velocità.

Vi sono altre attività sportive che comportano un rischio inferiore, come il *rugby* o il *football*, ove le regole del gioco prevedono il contatto fisico e non di rado i partecipanti subiscono infortuni a causa del gioco violento.

Di fronte ad attività che possono mettere in pericolo l'incolumità fisica e in alcuni casi anche la stessa vita, gli ordinamenti giuridici possono assumere tre tipi di atteggiamento.

In primo luogo lo sport potrebbe essere considerato alla stregua di qualsiasi altra attività umana. Una soluzione di questo genere porterebbe a ritenere che tutti gli sport che ammettono condotte potenzialmente lesive dell'incolumità fisica, come il pugilato, sarebbero vietati e qualunque fatto lesivo dell'incolumità personale, avvenuto nell'esercizio di un'attività sportiva, sarebbe trattato alla stregua di un fatto accaduto durante lo svolgimento di una qualsiasi attività umana. In questo caso lo sportivo sarebbe soggetto al regime ordinario della responsabilità civile e penale.

In una seconda ipotesi l'ordinamento potrebbe considerare lo sport come un sistema giuridico a sé stante, disciplinato unicamente da proprie regole. Tale condizione porterebbe ad una assoluta indifferenza dell'ordinamento statale nei

confronti dell'ordinamento sportivo. I comportamenti lesivi verificatisi durante l'esercizio dell'attività sportiva sarebbero giuridicamente irrilevanti in sede civile e penale e verrebbero eventualmente sanzionati solo nell'ambito sportivo.

Infine, terzo caso, l'ordinamento potrebbe riconoscere come legittime alcune forme di violenza insite in alcune discipline sportive, qualora risultino necessarie e funzionali rispetto al tipo di sport e siano state esercitate nel rispetto delle regole del gioco.

La soluzione dell'ordinamento italiano ricalca l'ultimo orientamento espresso. Attualmente la responsabilità per i fatti dannosi accaduti nello svolgimento di un'attività sportiva è soggetta alle norme di diritto comune.

Colui che durante l'attività sportiva, nel nostro caso quella sciistica, provoca un danno ad altri, in linea di principio, è responsabile secondo le norme di diritto comune che disciplinano la responsabilità civile e penale, vale a dire gli artt. 1218 c.c. e ss. e 2043 c.c. e ss. per la responsabilità civile e gli artt. 43, 589 e 590 c.p. per la responsabilità penale. Va peraltro ricordato come in certi casi la l. 363/03 disciplini in maniera specifica il tipo di responsabilità da imputare al danneggiante in caso di incidente sulle piste.

Nell'ambito sciistico il problema della responsabilità civile riguarda principalmente i danni cagionati da uno sciatore ad altri durante la circolazione sui campi da sci, come conseguenza di scontri.

PARTE PRIMA: LA RESPONSABILITÀ NEGLI INCIDENTI TRA SCIATORI

2. RESPONSABILITÀ CIVILE: APPLICAZIONE DEGLI ARTT. 2050, 2051, 2054 C.C.

Da quando lo sci è divenuto uno sport c.d. "di massa", visto il vertiginoso aumento di coloro che praticano questa attività, uno dei problemi maggiormente

sentiti è stato quello di consentire che il danneggiato ottenesse il risarcimento dei danni subiti ad opera del comportamento di un altro sciatore sconsiderato. A causa delle difficoltà per accertare la colpa la giurisprudenza si sforzò gradualmente di alleggerire l'onere della prova gravante sul danneggiato per due ragioni:

1. fargli ottenere comunque il risarcimento patrimoniale
2. evitare l'incerto giudizio sulla colpa¹.

Si cercò, in un primo momento, a partire dagli anni '60, di far ricadere il danno cagionato da incidente sciistico nell'ambito delle cosiddette attività pericolose e conseguentemente sotto il disposto dell'art. 2050 c.c. Secondo quest'impostazione lo sci rientrava tra le attività lecite, ma pericolose in sè.

Ai sensi dell'art. 2050 c.c. "chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di un'attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno".

Era però alquanto difficile sostenere che l'attività sciistica fosse, per sua natura o per la natura dei mezzi adottati, attività intrinsecamente pericolosa, potendo esserlo o non, in base anche alle difficoltà della pista ed alle capacità degli sciatori.

Una seconda teoria cercò invece di ricondurre la responsabilità dello sciatore nell'ambito della responsabilità da cose in custodia indicata all'art. 2051. Quest'ultimo stabilisce che "ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito". Secondo la Cassazione, tale disposizione soddisferebbe esigenze di giustizia distributiva; non è ammissibile, infatti, che le conseguenze dannose prodotte da una cosa inanimata ricadano sul terzo incolpevole che le ha subite, piuttosto che su colui che aveva il dovere di vigilare e custodire la cosa, in quanto detentore o utilizzatore.

Questo articolo venne utilizzato per disciplinare le rare ipotesi di sci distaccatisi dallo sciatore, o per il danno cagionato dall'uso improprio del bastoncino.

Si rilevò, però, che la disciplina in questione trattava ipotesi marginali di scontri tra sciatori. Inoltre, nella fattispecie astratta presupposta dall'articolo in questione, il

danno non traeva origine dal comportamento dell'utilizzatore della cosa, bensì dalla circostanza che detto danno si fosse verificato nell'ambito del cosiddetto "dinamismo connaturato" della cosa stessa, oppure dallo sviluppo di un agente dannoso sorto in essa.

Altra parte della dottrina ed alcune isolate decisioni giurisprudenziali tentarono infine di inquadrare la responsabilità dello sciatore nella disciplina dettata dall'art. 2054 c.c, equiparando la trinomina "sciare, pista, sci" al trinomio "circolare, strada, veicolo", per far sì che il danneggiato fruisse della presunzione di responsabilità che la legge pone a carico del conducente. Come per le altre ipotesi speciali di responsabilità, anche in questo caso la dottrina discute se si tratti di responsabilità per colpa o di responsabilità oggettiva. La formula utilizzata nell'articolo è analoga a quella presente nell'art. 2050 c.c. Ci si limita a ricordare che la disputa verte sul significato da dare all'espressione "se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno".

L'articolo 2054 c.c. è affiancato dalle norme del codice della strada. Secondo parte della dottrina è a questa normativa che occorrerebbe rifarsi per ricavarne le nozioni di "strada, veicolo e circolazione".

Le fattispecie disciplinate agli art 2050, 2051 e 2054 c.c. permettevano di porre a carico del danneggiante l'onere di provare di aver adottato tutte le misure o di aver fatto il possibile per evitare il danno.

Tali soluzioni, giuridicamente discutibili e dubbie anche sul piano dell'equità, sono state, o meglio erano state, abbandonate da parte della giurisprudenza dopo numerose sentenze della Suprema Corte che avevano specificato:

1. l'inapplicabilità dell'art 2050 c.c., considerato che l'attività sciatoria non è pericolosa nei confronti di terzi per sua natura, o per la natura dei mezzi utilizzati; non ha una potenzialità offensiva permanente e perenne, ma normalmente innocua; può però assumere tratti di pericolosità quando particolari imprudenze ed imperizie estranee all'essenza dell'attività in sé la trasformano in tale;

2. l'inapplicabilità dell'art. 2051 c.c., poiché il danno non è causato dalla cosa in custodia, che opera tramite un proprio dinamismo, bensì dal comportamento dello sciatore che manovra la cosa;

3. l'inapplicabilità dell'art. 2054 c.c., posto che lo sci può assolvere alla funzione di veicolo nel senso comune del termine, come mezzo per trasportare una persona da un luogo ad un altro, non però in senso giuridico, alla luce di un'interpretazione storico-sistemica che tenga presente la stretta connessione tra l'art. 2054 c.c. ed il codice della strada.

Giova qui solo accennare - in quanto la riflessione verrà sviluppata successivamente - come l'applicabilità dell'art. 2054 c.c. in ambito sciatorio sia, come si suol dire, uscita dalla finestra grazie alle pronunce della Suprema Corte per poi rientrare dalla porta principale tramite l'intervento del legislatore per mezzo dell'art. 9 l. 363/2003.

3. RESPONSABILITÀ EX ART. 2043 C.C.

A causa della carenza normativa, risultava pressoché impossibile imputare l'evento dannoso relativo agli incidenti sui campi da sci a titolo di "colpa specifica", vale a dire la colpa che consegue alla violazione di leggi, regolamenti, ordini o discipline ed i tentativi di regolamentazione legislativa sistematica del fenomeno incontravano notevoli resistenze.

Considerato il continuo svilupparsi di tale fenomeno, vi era la necessità di trovare un criterio in grado di distinguere un'attività lecita da una illecita in caso di sinistro. Erano necessarie delle regole di condotta che, tramite la loro osservanza, avrebbero permesso allo sciatore di essere esonerato da responsabilità in caso di incidente e la cui violazione avrebbe invece certamente integrato gli estremi della colpa, come avviene ad esempio per i sinistri nell'ambito della circolazione stradale.

Appare evidente che, nell'ambito di particolari attività sportive connotate da un elevato rischio di danno, la colpa potrà fondatamente e legittimamente ravvisarsi solo facendo riferimento a regole precauzionali, prescritte o solo consigliate, che si abbia, in concreto, la possibilità di conoscere in anticipo.

Si ritornò quindi a riflettere con maggiore attenzione sulla responsabilità per colpa dello sciatore *ex art. 2043 c.c.*, cercando però nel contempo di enucleare delle norme che disciplinassero il comportamento in pista.

4. LA CONDOTTA IN PISTA: IL DECALOGO DELLO SCIATORE

L'elevato numero di praticanti ed il complicato intreccio di interessi che gravitano attorno al mondo dello sci hanno posto, con urgenza sempre maggiore, problemi di regole e disciplina del fenomeno. Questo aspetto fino all'entrata in vigore della l. 363/03 era stato regolamentato dalla Legislazione Regionale che aveva legiferato in modo massiccio e talvolta improprio anche nell'ambito del Diritto Privato.

Le numerose Leggi Regionali disciplinavano talora insieme, talora separatamente, gli impianti e le piste da sci. Lo schema, pressoché uguale per tutte, conteneva una premessa, la definizione di impianto a fune o di pista da sci, l'illustrazione con le caratteristiche e l'*iter* per la concessione o l'autorizzazione. Individuava i soggetti con i titoli per presentare la domanda per diventare "gestori" e ne stabiliva i diritti ed i doveri. In molti casi rimaneva aperto il problema dei modelli ai quali fare riferimento per evidenziare la pericolosità dei comportamenti, o l'eventuale colpevolezza.

Tale riferimento, dalla fine degli anni sessanta, venne trovato nel Decalogo dello sciatore.

Considerato il persistente silenzio del legislatore statale, varie amministrazioni comunali, fin dal secondo dopo guerra, tentarono di regolamentare la materia, attraverso ordinanze comunali, che imponevano precisi obblighi di comportamento

agli sciatori che frequentavano le piste situate nel territorio di quel comune, “al fine di salvaguardare l’ordine, la sicurezza e l’incolumità pubblica”. Ai fini della legittimazione, queste ordinanze invocavano l’art. 152, n. 3 della L. 4 febbraio 1915 n. 148, che concede al sindaco poteri di “vigilare su tutto ciò che possa interessare l’ordine pubblico” e di “provvedere agli atti dell’interesse della pubblica sicurezza”.

Vi furono diverse critiche riguardo alla legittimità di tali atti, poiché “vigilare” significa “sorvegliare” e non “emettere dei provvedimenti”; e “provvedere agli atti” significa “emettere provvedimenti contingibili”, ma non “porre norme giuridiche di ordine generale e a tempo indeterminato”.

Dal punto di vista pratico, l’efficacia di queste ordinanze fu messa ancor più in dubbio considerato che tali atti avevano vigore solo sul territorio del comune che le aveva emesse, mentre una pista da sci può interessare territori di più comuni e gli sciatori che frequentano una determinata pista possono essere, e nella maggior parte dei casi sono, cittadini di un comune diverso.

Tra il 1960 e il 1970 la comunità degli sciatori, avvertendo la necessità impellente di adottare norme che disciplinassero il comportamento in pista, diede inizio ad un processo di autonormazione che, attraverso ricerche e studi discussi poi in numerosi convegni internazionali, finirono per essere compendiate e riassunte nel cosiddetto “Decalogo dello sciatore”.

L’originalità delle Regole F.I.S. era data dall’essere il risultato di tutta l’esperienza giuridica precedente e di tutti i paesi in cui l’attività sciistica veniva praticata. Queste descrivevano il comportamento giusto ed ingiusto dello sciatore sulla pista in tutto il mondo ed erano dirette agli sciatori perché le osservassero ed agli organi giurisdizionali per poter valutare se uno sciatore avesse assolto o no al dovere di prudenza che poteva essergli richiesto, in modo da contribuire al formarsi di una uniformità di orientamenti e giudizi.

In pochi anni il Decalogo acquisì la capacità di porsi come valido punto di riferimento per il giudizio di colpevolezza, anche nei confronti di sportivi non

appartenenti a nessuna delle federazioni nazionali degli sport invernali che, per mezzo della Federazione Internazionale, lo avevano adottato.

In molte sentenze, rilevanza e pertinenza del Decalogo vennero addirittura date per presupposte, e le regole in esso contenute vennero prese come punto di riferimento per la valutazione della condotta dello sciatore in pista da parte delle diverse Corti, non solo italiane, ma di tutto l'arco alpino.

In numerose pronunce di merito si consolidò la convinzione che, nel caso in cui lo sciatore avesse rispettato le regole di condotta stabilite dalla F.I.S., in presenza di incidente, avrebbe sicuramente rispettato anche lo *standard* minimo di diligenza richiesto dallo svolgimento dell'attività sportiva in questione.

I principi contenuti nel Decalogo non erano, ovviamente, vincolanti per i giudici, ma per potersene discostare questi dovevano dare una motivazione valida e logica e, di conseguenza, dimostrare che queste regole non erano né logiche né ragionevoli e che, nel loro ambito di applicazione, non erano in grado di soddisfare lo scopo precauzionale per cui erano state poste.

La prima importante sentenza della Suprema Corte che avallò tale orientamento fu emessa dalla VI sezione penale il 23 febbraio 1966.

Questa linea venne successivamente confermata in altra sentenza del 1976 della Suprema Corte.

I principi delle sentenze suddette vennero ripresi ancora sia dalla Cassazione, che dai Tribunali che si conformarono attribuendo, di fatto, al Decalogo un riconoscimento che lo poneva su un piano di effettività giuridica pur non essendo norma emanata dal legislatore.

5. LA CONDOTTA DELLO SCIATORE ALLA LUCE DELLA LEGGE n. 363 DEL 2003

Negli anni '90 si fecero sempre più pressanti le richieste da parte degli operatori della montagna affinché il Legislatore disciplinasse, tramite una normativa nazionale,

la pratica dello sci e degli altri sport invernali in modo uniforme sul territorio. Queste continue pressioni da parte degli operatori della montagna portarono all'emanazione della Legge 24 dicembre 2003, n. 363.

Questa legge, che porta il titolo "Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo", è composta da 23 articoli raccolti in quattro capi.

Fra le novità più rilevanti è degno di nota l'art. 8, che impone l'obbligo ai soggetti di età inferiore ai quattordici anni di indossare un casco protettivo conforme alle caratteristiche stabilite dal Ministero della Salute. In caso di violazione di tali disposizioni sono previste sanzioni amministrative dai 30 ai 150 euro.

Le novità del capo 3, rispetto ai codici di comportamento precedenti, riguardano inoltre l'introduzione di alcune regole di "circolazione stradale" come indicato nell'art. 9 "la velocità che deve essere particolarmente moderata nei tratti a visuale non libera, in prossimità di fabbricati od ostacoli, negli incroci, nelle biforcazioni, in caso di nebbia, di foschia, di scarsa visibilità o di affollamento, nelle strettoie e in presenza di principianti", che richiama gli artt. 141 e 142 del CdS.

Inoltre, come disciplinato all' art. 2054 comma 2, viene stabilito che in caso di collisione, fino a prova contraria, si presume che entrambi gli sciatori abbiano ugualmente concorso a provocare gli eventuali danni.

Già in passato la dottrina aveva cercato di avvicinare la materia sciistica a quella della circolazione automobilistica, ma, considerando le varie pronunce giurisprudenziali in senso contrario, si riteneva che ormai questa fosse un'ipotesi non più supportabile.

Per questa ragione sembra perlomeno curioso il richiamo del Legislatore (vedi artt. 9 e 19) a condotte desunte dal Codice della strada dopo che la già citata sentenza della Cassazione aveva chiaramente stabilito l'incompatibilità tra le due attività.

L'assenza dell'obbligatorietà della copertura assicurativa nell'ambito sciatorio, in presenza dell'articolo 19, che sembra l'identica copia dell'art. 2054 secondo

comma, potrebbe portare a rilevanti problemi in caso di incidenti ove non siano presenti testimoni.

Al fine di responsabilizzare lo sciatore, è previsto che né il gestore, né il concessionario rispondano degli incidenti che possono verificarsi nei percorsi fuori pista serviti dagli impianti di risalita (art.17). Questa disposizione degna di interesse, pone però un dubbio di carattere interpretativo relativamente alla necessità che i gestori degli impianti (o i concessionari) debbano indicare o meno quali siano i percorsi da considerarsi fuoripista.

Le piste non sono frequentate solo da sciatori esperti in grado di distinguere facilmente un fuoripista da una pista ordinaria e spesso in montagna le condizioni climatiche cambiano repentinamente rendendo difficile, in presenza di nebbia o tormenta di neve, individuare con chiarezza un fuoripista piuttosto che una pista poco battuta. Per queste ragioni parte della dottrina ritiene doveroso che il gestore si applichi affinché la segnalazione sia facilmente comprensibile dagli utenti e non lasci dubbi di interpretazione.

Altra rilevante novità è contemplata nell'articolo 14, secondo il quale fuori dai casi previsti dall'articolo 593 del codice penale, «chiunque, nella pratica dello sci o di altro sport della neve, trovando una persona in difficoltà non presti l'assistenza occorrente, o non comunichi immediatamente al gestore l'avvenuto incidente, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 250 euro a 1000 euro».

In caso di incidenti verificatisi in pista in occasione di scontri tra sciatori, ove non possa ravvisarsi alcun profilo di responsabilità da parte del gestore, sarebbe corretto prevedere un'assicurazione contro la R.C. per i danni cagionati agli altri sciatori, da vendersi obbligatoriamente unita allo skipass.

Questa soluzione è valida a meno che non si voglia addossare direttamente al gestore della pista, con la previsione di responsabilità senza colpa in capo a questi, il rischio per ogni tipo di evento dannoso verificatosi su pista, sia che derivi da una cattiva manutenzione della pista, sia che derivi dal mero scontro tra sciatori.

Il vantaggio sarebbe quello di poter assicurare il rischio comodamente con una polizza generale, garantendo così il pronto risarcimento del danno alle vittime ed eliminando alla radice il gravoso problema dell'identificazione del colpevole. Alcuni autori, dopo l'emanazione della legge, hanno parlato di "*furore legislativo*" nei confronti degli sciatori, ritenendo che vi sia un'imposizione di vincoli troppo numerosi a carico degli utenti e quindi destinati ad essere infranti.

Si deve altresì ricordare che una legge che disciplinasse la condotta dello sciatore era doverosa e necessaria, ed anzi che alcune regole potevano essere redatte in maniera più chiara o semplicemente ricopiando ciò che era descritto nel Decalogo dello sciatore.

Un esempio chiarificatore può essere dato dall'articolo 9 della legge ove viene stabilito che "lo sciatore deve tenere una condotta che, in relazione alle caratteristiche della pista e alla situazione ambientale, non costituisca pericolo per l'incolumità altrui".

Pare una infelice rivisitazione quella del Legislatore, in quanto il Decalogo all'articolo 2 stabiliva un criterio molto più idoneo alla scelta della velocità: "ogni sciatore deve tenere una velocità ed un comportamento adeguati alla propria capacità nonché alle condizioni generali e al tempo". Nella nuova legge, non facendosi riferimento al controllo della velocità in base alle capacità, si potrebbe giungere a dire tramite un'interpretazione restrittiva, quasi paradossale, che una persona, che non sappia sciare in una giornata di sole con neve perfetta, potrebbe lanciarsi a uovo per una pista, essendo dispensato da colpa in caso di incidente, perché le "caratteristiche della pista" e la "situazione ambientale" lo permettevano.

PARTE SECONDA: LA RESPONSABILITA' DEL GESTORE DELLE AREE SCIABILI ATTREZZATE

6. LA DISTINZIONE TRA I MEZZI DI TRASPORTO E LA RESPONSABILITA' DEL VETTORE

La dottrina più accreditata e parte della giurisprudenza distinguono due tipi di rapporti instaurabili con il gestore di impianti di risalita.

Da una parte rinvengono i trasferimenti da valle a monte effettuati a mezzo funivie, cabinovie, seggiovie ed analoghi impianti a fune, esecuzione di un autonomo contratto di trasporto concluso tra passeggero e gestore che si perfeziona con l'acquisto del biglietto, ed al quale si applica la relativa disciplina posta a tutela del contraente particolarmente esposto a rischi di eventi dannosi.

Dall'altra i casi di risalita effettuati con *skilift*, sciovie, slittovie o altri sistemi definiti di "autotrasporto". In questi casi alcuni autori sostengono che il gestore si limiterebbe a fornire la pista di risalita, l'energia di trazione e l'ausilio per l'aggancio (attraverso il personale addetto), mentre a tutto il resto dovrebbe provvedere il passeggero, con un comportamento diligente e perito, idoneo a permettergli il raggiungimento della destinazione prescelta.

Mancherebbero, quindi, i presupposti per la riferibilità di questo contratto al trasporto, poiché la collaborazione del trasportato assumerebbe rilievo decisivo per il buon esito del trasferimento da valle a monte. Il rapporto contrattuale si ascriverebbe ai contratti c.d. innominati a prestazioni corrispettive (del tipo *do ut facias*) a cui risulterebbe inapplicabile l'art. 1681 c.c.

Il gestore, pertanto, dovrebbe rispondere dei danni occorsi all'utente durante la salita soltanto se risultasse provata una violazione del canone di diligenza richiesto dalla natura dell'attività svolta e, quindi, per danni che siano la diretta conseguenza della mancata adozione di quelle misure cautelari di propria diretta competenza.

A differenza del trasporto, l'utente sarebbe qui esposto al rischio del mancato raggiungimento della prova (esclusivamente a suo carico) della colpa del gestore, che avrebbe come conseguenza l'assenza di qualsiasi reintegrazione risarcitoria.

Questa distinzione tra i mezzi di trasporto, nonostante sia autorevolmente sostenuta, suscita però qualche perplessità.

Nell'individuare il contenuto del contratto di trasporto, l'art. 1678 c.c. si riferisce all'obbligo del vettore, dietro corrispettivo, di "trasferire persone da un luogo ad un altro", ponendo a carico del vettore una tipica obbligazione di risultato, dal momento che ciò che rileva è la realizzazione del trasferimento e non lo sforzo strumentale a tale realizzazione.

Questo inquadramento, peraltro corretto, del contratto di trasporto nell'ambito dei rapporti obbligatori c.d. "di risultato" mette a dura prova la tesi in base alla quale la risalita a mezzo sciovia, slittovia o altro esulerebbe dallo schema di cui all'art. 1678 c.c., per dare luogo ad un contratto innominato.

Sia in ipotesi di funivia, seggiovia, cabinovia e simili, che in quella di sciovia, slittovia, il vettore assume lo stesso obbligo, con la stessa intensità, di trasferire l'utente sano e salvo da valle a monte, in base alle modalità concrete proprie del mezzo prescelto. Negare ciò significherebbe ignorare la volontà delle parti, manifestata per fatti concludenti (l'uno attraverso l'offerta del servizio, l'altro con l'acquisto del biglietto), per inserire forzatamente nell'atipicità un negozio che rientra nello schema normativo. Ma la tesi non persuade anche sotto un altro punto di vista.

Secondo i suoi sostenitori, nel trasporto con mezzi a fluenza del tipo sciovie o slittovie, il conseguimento del risultato del trasferimento da valle a monte può raggiungersi solo con la collaborazione fattiva del trasportato in quanto sia quest'ultimo che il vettore operano su un piano di parità che non consente di addossare soltanto al vettore una responsabilità che compete in pari misura anche al trasportato.

Questa affermazione non è conforme alla realtà normativa. Il contratto di trasporto è caratterizzato dalla natura duplice del trasportato: soggetto ed oggetto del

trasporto. Il passeggero deve infatti collaborare ed adoperarsi affinché il trasporto si svolga con le modalità ed i mezzi prescelti.

Il tentativo di differenziazione sopra menzionato sembra voler distinguere metodi collaborativi del trasportato, in base alla quantità e qualità della collaborazione, cosa che non trova riscontro nel dato normativo.

Il legislatore, all'interno dell'art. 1681 c.c., non ha prescritto una tutela rafforzata di chi si affidi completamente al vettore ed ai suoi mezzi per trasferire la propria persona da un luogo ad un altro.

Comunque, riconoscere che il trasferimento a mezzo slittovia o sciovvia rientri nel normale contratto di trasporto, non può far dimenticare il dato statistico secondo cui il numero di incidenti che si verificano su questi impianti è piuttosto elevato, spesso a causa dell'inesperienza o maldestrezza degli utenti. Sui mezzi di risalita è richiesta maggiore capacità, ma il vettore deve comunque garantire all'utenza condizioni di assoluta sicurezza in relazione al tipo di trasporto di volta in volta prescelto.

Il gestore degli impianti, pur non essendo tenuto ad accertarsi della piena osservanza da parte dei trasportati delle norme cautelari vigenti o delle abilità degli stessi, deve comunque prevenire situazioni di effettivo pericolo, non potendo escludere a priori che l'impianto venga utilizzato da uno sciatore inesperto o maldestro.

Inoltre, dal momento che su questi impianti è più alto il rischio di incidenti, il gestore dovrà apprestare, in base all'art. 1681 c.c., tutte le misure in concreto idonee ad evitare danni all'incolumità degli sciatori, tenendo conto delle peculiarità di questi mezzi e della possibilità di errori-inabilità posti in essere dagli utenti.

Pertanto, nel caso di incidente occorso ad uno sciatore durante il tragitto su uno di questi mezzi (sono frequenti le cadute per distacco dal mezzo a fluenza), per andare esente da responsabilità, il gestore dell'impianto dovrà dimostrare di aver adottato tutte le cautele idonee ad evitare il danno, e cioè di aver adeguatamente battuto la pista di scorrimento, di aver posto segnali visibili relativi alla pendenza e

alla difficoltà della pista stessa, di non aver impresso velocità eccessiva o irregolare al mezzo, di aver munito l'impianto di personale ausiliario sufficientemente diligente nel prestare la propria opera nella piattaforma di partenza. Tutte queste circostanze (ed altre ancora) dovranno essere accertate in concreto dal giudice di merito, per poter ritenere raggiunta la prova liberatoria di cui all'art. 1681 c.c.

7. RESPONSABILITÀ DEL GESTORE PER SINISTRI AVVENUTI DURANTE LA DISCESA

In dottrina e giurisprudenza si sostiene prevalentemente che la responsabilità civile del gestore della pista da sci trovi il suo fondamento nella violazione del precetto stabilito dall'art. 2043 c.c. del *neminem laedere*. Raramente questa responsabilità ha trovato fondamento in altre norme, in conseguenza di quella che, solo di rado, è stata qualificata attività pericolosa; solitamente la giurisprudenza tende ad escludere che l'attività posta in essere dal gestore delle piste possa rientrare nella disciplina stabilita agli artt. 2050 o 2051 c.c.

La colpa, come può desumersi dalla l. 363/2003, sarà nello specifico determinata principalmente dalla trasgressione di norme dallo specifico fine cautelare. Sono infatti numerose le norme che impongono al titolare dell'autorizzazione all'apprestamento ed all'esercizio delle piste da sci di tenere un comportamento atto ad evitare il verificarsi di eventi dannosi, e ciò a prescindere dall'esistenza di un accordo contrattuale in tal senso.

La colpa potrà anche discendere dalla mancata adozione di quelle particolari cautele che la situazione concreta imponeva di assumere, ad esempio mancata apposizione di segnali, mancata apposizione di reti di contenimento nei tratti esposti a pericolo di caduta, mancata eliminazione o comunque mancato rivestimento e protezione con materiale attutente degli ostacoli, secondo i principi generali vigenti in tema di responsabilità aquiliana e potrà quindi configurarsi quale "colpa omissiva".

Nei fatti, peraltro la situazione non è ben definita. La normativa in materia non è uniforme e la legge 363/03 non ha portato l'omogeneità auspicata. Ci si chiede dove arrivi il dovere del gestore di prevenire eventi dannosi in capo a terzi, in particolar modo in un ambito di attività che comporta sicuramente rischi per chi la pratica.

8. RESPONSABILITÀ DEL GESTORE DELLE AREE SCIISTICHE ATTREZZATE ALLA LUCE DELLA LEGGE 363/03

Prima dell'entrata in vigore della l. 363/2003 le singole Regioni trattavano l'attività sciatoria in maniera frammentaria e spesso con normative tra loro divergenti. Novità rilevante di questa legge è proprio l'aver regolato a livello nazionale le attività sportive in montagna.

Dagli artt. 3, 4, 5, 6 e 7 della l. 363/2003 risulta come gravi sui gestori un diffuso e generalizzato obbligo di protezione nei confronti degli utenti, in particolare, all'art. 3 comma 1 ove si assicura "agli utenti la pratica delle attività sportive e ricreative in condizioni di sicurezza provvedendo alla messa in sicurezza delle piste secondo quanto stabilito dalle Regioni". Inoltre "i gestori hanno l'obbligo di proteggere gli utenti da ostacoli presenti lungo le piste mediante l'utilizzo di adeguate protezioni degli stessi e segnalazioni della situazione di pericolo".

Al comma 2 dell'articolo 3 viene disciplinato l'obbligo per i gestori di "assicurare il soccorso e il trasporto degli infortunati lungo le piste in luoghi accessibili dai più vicini centri di assistenza sanitaria o di pronto soccorso".

Salvo che il fatto costituisca reato, la violazione delle disposizioni di cui al comma 2 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 20.000 euro a 200.000 euro. All'articolo 7 comma 4 viene inoltre posto l'obbligo di chiudere le piste in caso di pericolo o non agibilità e, anche in questo caso, salvo che il fatto costituisca reato, la inosservanza implica il pagamento di una sanzione amministrativa, compresa tra i 5.000 e i 50.000 euro.

Per garantire la solvenza del gestore dell'impianto di risalita in caso di condanna al pagamento del risarcimento del danno, è interessante evidenziare che, all' art. 4 comma 1 è consentita l'apertura degli impianti solo se i gestori hanno precedentemente stipulato appositi contratti di assicurazione *“ai fini della responsabilità civile per i danni derivabili agli utenti ed ai terzi per fatti derivanti da responsabilità del gestore”* in relazione all'uso delle aree sciabili attrezzate.

La prevenzione, comunque, rimane l'elemento essenziale per evitare tragedie sulle piste. Esempi di misure di sicurezza preventive possono essere o l'apposizione di paravalanghe nei luoghi ove in vicinanze di pendii si posano le maggiori quantità di neve, o i sistemi a microcarica o a gas, in grado di far scivolare a valle la neve quando gli impianti di risalita sono chiusi

I gestori degli impianti sono tenuti ad adempiere due obblighi: da un lato, quello di installare sulle piste apposita e ben visibile segnaletica, al fine di indicare o lo stato di dissesto del fondo delle medesime, o la loro chiusura, avvertendo l'utente della presenza di pericoli, (la ripetuta inosservanza di tale prescrizione può comportare la revoca dell'autorizzazione); dall'altro, quello di provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle piste (art.7).

9. IL CONTRATTO DI SKIPASS

Negli anni immediatamente successivi all'entrata in vigore del codice civile il contratto atipico rappresentava un fenomeno residuale e di scarso interesse; negli ultimi due decenni, invece, si assiste in tutti i campi, e soprattutto in quello dei trasporti, al rapido diffondersi di tali negozi.

Invero, principalmente a causa delle nuove emergenti esigenze degli operatori e degli utenti del settore del trasporto, i diversi tipi contrattuali codificati si sono dimostrati inadeguati al fine di rispondere alle numerose necessità manifestatesi in

materia. Per questo sono sorti negozi atipici, frutto dell'autonomia privata, in grado di reagire efficacemente alla rigidità del sistema giuridico.

Fino agli anni Ottanta si è assistito ad una tendenza, da parte della giurisprudenza, a ricondurre forme atipiche in tipiche. Le ragioni di tale "tipizzazione forzata" sono rinvenute, da parte della dottrina:

- in primo luogo nella tutela della parte contraente più debole (soprattutto in presenza di formulari standard, il cui contenuto non può essere rinegoziato);
- secondariamente, nella maggior efficacia e completezza delle norme relative ai contratti tipici rispetto a quelle disciplinanti i contratti in generale; infine, nella maggior facilità di impiego delle norme riguardanti i contratti tipici;
- infine alla difficoltà di classificare i contratti atipici e, di conseguenza, di determinare quale tipo di disciplina legale debba essere ad essi applicata.

Se è vero che è presente una legge nazionale sulla montagna è altrettanto vero che la medesima ha solo parzialmente armonizzato le disparate normative già presenti. Non sono state affrontate le questioni principali a monte di tutte le problematiche relative allo sci su pista: i problemi del risarcimento del danno con riguardo al diritto sostanziale e dell'onere della prova con riguardo al diritto processuale.

La questione è stata da tempo affrontata, ed in parte risolta, dalla dottrina e dalla giurisprudenza più avvertita. con l'elaborazione del cosiddetto "contratto di *skipass*" o "contratto bianco", un contratto atipico.

Oggi acquistare uno *skipass* per recarsi a sciare dà diritto alla risalita con il mezzo meccanico: tale negozio, come sopra ricordato, configura un contratto di trasporto regolato dalla normativa prevista dal Codice Civile agli art. 1678 e ss.

In caso di incidenti avvenuti durante il trasporto, quale che sia il mezzo utilizzato, pare corretto dire che il gestore dell'impianto si libera della responsabilità solo provando di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno.

Allo stato, rimane però ambigua la disciplina applicabile all'aspetto più propriamente sciistico: la discesa su pista.

Secondo l'opinione prevalente un tempo in giurisprudenza, la pista in discesa non rientra in alcuna maniera nel rapporto contrattuale che si instaura tra lo sciatore ed il gestore dell'area.

L'acquisto dello *skipass* avviene tramite una manifestazione tacita di volontà (un comportamento concludente). Le parti, secondo questo orientamento, stipulano un contratto la cui causa è rappresentata semplicemente dal trasferimento dello sciatore, da valle a monte, dietro corrispettivo. Secondo questa teoria si acquisterebbe, dunque, solo il "diritto alla risalita". Il fatto che sia stato poi indotto a stipulare tale contratto al fine di poter sciare, costituirebbe pertanto un mero motivo, e come tale giuridicamente irrilevante.

Altro orientamento ritiene invece che l'acquisto del biglietto non porti a stipulare solo un contratto di trasporto, ma anche un contratto che permette l'utilizzo dell'area sciabile. Questo contratto ha ad oggetto la messa a disposizione di un insieme di piste ed impianti, dallo stesso liberamente percorribile.

Esso è appunto il contratto di "*skipass*" o "contratto bianco" che, al momento, non è riconosciuto da alcuna normativa positiva, ma è interpretato dalla giurisprudenza più innovativa quale contratto atipico.

Ben può inserirsi in questa figura l'attribuzione di responsabilità del gestore in qualità di custode della pista sopra ricordata. Possiamo dire che in questo caso la tutela risarcitoria accordata al danneggiato proviene dall'art. 2051 c.c., ma il risultato a cui si mira sostanzialmente non cambia.

La causa, in tale negozio non è tanto il trasporto, ma l'attività complessiva che consiste nel poter "salire e scendere", ovvero di "un trasporto funzionale all'attività sciistica su piste sicure". E' questo il punto di rottura col passato, lo spartiacque che permette di unificare salita e discesa come insieme di un "pacchetto", un insieme di prestazioni che il gestore si impegna ad offrire in cambio di un corrispettivo.

La giurisprudenza poteva percorrere strade diverse, da quella dell'appalto a quella della applicazione dell'art. 2054 c.c., da quella della responsabilità per attività pericolosa esercitata dal gestore a quella del contratto atipico. Ha recentemente preferito utilizzare la disciplina di cui all'art. 2051.

Questa presa di posizione può essere interpretata come un ulteriore passo avanti in attesa di potere finalmente vedere l'impatto vero e proprio della l. 363/03 nelle pronunce future della Suprema Corte.

Qualora il contratto fosse interpretato come atipico (cosa effettivamente già avvenuta) la disciplina andrebbe individuata nelle norme generali del contratto (art. 1323 e ss. c.c., tra cui rileva l'art.1341) e sull'adempimento (artt.1218 ss., 1175 e 1176 comma 1 c.c.), nelle norme di contratti specifici, applicabili per analogia (artt.1678 ss. c.c.) come pure l'art.1374 c.c., per l'integrazione. L'indirizzo del rapporto contrattuale unitario è stato accolto dal Tribunale di Modena (T. Modena 12.11.1990, in *Dir. Trasporti*, 1992, 579) il quale ha stabilito che il gestore di impianti di risalita che emette lo *skipass* assume la veste di vettore ed è contrattualmente responsabile anche per la fase di discesa sulle piste di cui abbia la manutenzione.

Le conseguenze di tale figura giuridica sono estremamente importanti, perché influiscono direttamente sulla possibilità di far valere concretamente o meno i diritti dello sciatore in sede processuale, e perché modificano direttamente le regole relative all'onere della prova.

Nel caso in cui tale contratto di "*skipass*" o "*bianco*" fosse riconosciuto dal legislatore, l'utente nell'acquistare uno *skipass* non acquisterebbe semplicemente un *ticket* di trasporto, ma acquisterebbe la possibilità di risalire con gli impianti e discendere sulle piste.

In questo caso ci troveremmo in presenza di responsabilità prettamente contrattuale, l'onere della prova sarebbe molto agevolato per lo sciatore, il quale dovrebbe semplicemente essere in condizione di dimostrare le circostanze oggettive

del rapporto; il gestore della pista, per contro, dovrebbe dimostrare di aver fatto tutto il possibile perché l'incidente non avvenisse.

Alla innovativa pronuncia del Tribunale di Modena rimasta piuttosto isolata, ha fatto seguito una pronuncia della Corte di Cassazione (C. 15.2.2001, n. 2216) la quale - decidendo in ordine ad un ricorso presentato da uno sciatore scivolato ed infortunatosi su di un ciuffo d'erba - avverso una sentenza della Corte d'appello di Torino ha affermato, *incidenter tantum*, che il contratto di trasporto dello sciatore è atipico “*posto che non di solo trasporto si tratta, ma di trasporto funzionale all'attività sciistica su piste sicure*”. La Suprema Corte ha poi rigettato il ricorso proposto dallo sciatore non ritenendo censurabile la decisione della Corte d'Appello di Torino la quale aveva escluso nel caso l'esistenza di “*una clausola (anche implicita) o di una disposizione di sicurezza integrativa (per effetto di eterointegrazione) del contenuto del rapporto*” da cui desumere l'assunzione di una responsabilità contrattuale del gestore per la manutenzione delle piste. L'orientamento che vede un pacchetto unitario di prestazioni offerte allo sciatore da parte del gestore è quello proposto dalla giurisprudenza recente che attribuisce una responsabilità per custodia delle aree sciabili al gestore stesso. Nello specifico si può ricordare come la Corte abbia affermato che: “(la Società funiviaria), assume l'obbligo accessorio di mantenimento della pista in condizioni di utilizzabilità senza pericoli da parte degli utenti che dell'impianto si sono serviti durante la risalita”¹.

Sul punto risulta inoltre rilevante l'apporto disposto dalla l. 363/2003 che, all'art. 2 tramite un'interpretazione di largo raggio, definisce l'area sciabile attrezzata e sancisce come questa comprenda piste, impianti di risalita e di innevamento.

Il contratto stipulato col gestore di tali aree pertanto non può avere e non ha più il solo trasporto ad oggetto ma, anche e soprattutto, la fruizione delle piste all'interno dell'intera area attrezzata.

¹ Cass. Sez. III, 10.02.2005, n. 2706.

In questo modo sembra potersi dire che il legislatore ha aderito alla tesi dell'unicità del rapporto contrattuale. Sembra cioè potersi dire che il legislatore non ritiene la discesa estranea alla causa del contratto.

10. LA RESPONSABILITÀ DEL GESTORE PER CUSTODIA?

La Suprema Corte recentemente ha affermato la responsabilità per custodia del gestore delle piste da sci in diverse pronunce². Questo argomento costituisce lo spunto per affrontare le diverse opzioni espresse sulla natura della responsabilità e verificare quali influenze possa aver avuto la Legge 363/2003 sul punto.

Secondo i recenti orientamenti dottrinali e giurisprudenziali, nell'ambito della responsabilità del gestore della pista, si deve desumere l'impossibilità, peraltro già menzionata, di utilizzare come criterio di attribuzione della responsabilità il disposto di cui all'art. 2050 relativo alla responsabilità per attività pericolosa. Non appare infatti corretto ritenere in genere pericolosa l'attività di gestione di una pista da sci per il solo fatto che possa essere pericolosa l'attività che vi si esercita.

² La responsabilità del gestore di un impianto di risalita su una pista da sci va accertata verificando in concreto la pericolosità dell'impianto e avendo riguardo all'eventuale caso fortuito che, a norma dell'articolo 2051 del codice civile, esclude la responsabilità del custode, e può consistere anche nel comportamento dello stesso danneggiato. (Nella specie, è stata esclusa la responsabilità del gestore perchè l'evento dannoso si era verificato non lungo la pista di discesa o la zona di frenata, ma in un'area destinata alla sosta e al transito degli sciatori verso il parcheggio e gli impianti di risalita attigui, area nella quale lo sciatore danneggiato aveva fatto irruzione a velocità particolarmente elevata e non adeguata alle condizioni di luogo). (Cass. civ., Sez. III, 18/01/2006, n.832).

In una pista da sci frequentata da utenti dei più diversi livelli di capacità tecniche sono prevedibili la perdita dell'equilibrio e i movimenti incontrollati che ne derivano, sicché, ai fini della configurabilità di una responsabilità per custodia del gestore dell'impianto di risalita, essendo tutti gli ostacoli che vi siano posti astrattamente pericolosi, va verificata in concreto l'esclusione della pericolosità, in base sia alle caratteristiche degli stessi sia del materiale adoperato. (Nella specie, la Corte di Cassazione ha cassato la sentenza di merito per non aver adeguatamente considerato che anche in una pista di lieve pendenza ed agevole tracciato, dotata di buona visibilità, l'esistenza di una recinzione sostenuta da paletti in legno non imbottiti può costituire, atteso lo stato dei luoghi e l'utilizzo della pista anche da parte di sciatori inesperti, un pericolo idoneo a provocare le lesioni dello sciatore). (Cass. civ., Sez. III, 10/02/2005, n.2706).

Le recenti pronunce della Suprema Corte mirano invece a ricondurre la responsabilità del gestore nell'alveo dell'art. 2051 c.c. relativo alla responsabilità per cose in custodia. Sulla questione pare opportuno ricordare che non mancano precedenti giurisprudenziali anticipatori, nonché voci favorevoli in dottrina.

Nella pronuncia 2706 del 2005 la Suprema Corte giudica il ricorso di uno sciatore che, percorrendo una pista, si procura delle lesioni personali per lo scontro contro un palo di sostegno ad una recinzione di delimitazione della stessa.

Il danneggiato, agendo in giudizio, chiede la condanna al risarcimento dei danni subiti sia della società autrice della palificazione, sia della società gerente la pista, in quanto custode.

Nella ricostruzione del fatto, a fondamento della domanda risarcitoria, l'attore ravvisa tra la cosa in custodia, la pista a delimitazione della quale si erge il palo, e l'evento lesivo un rapporto di causa-effetto in forza del quale la responsabilità per il danno deve essere imputata al custode (il gestore).

Il primo e secondo grado di giudizio escludono tale responsabilità ritenendo che non vi sia alcuna condotta colposa delle convenute al processo di causazione del danno ed individuando nell'imprudenza ed imperizia della vittima l'unica causa dello stesso.

Il danneggiato ricorre pertanto in Cassazione per vedere accolti cinque motivi di doglianza. In particolare il ricorso ha ad oggetto le conclusioni della Corte di merito circa l'impossibilità di ravvisare una condotta colposa delle appellate e rilevando come la responsabilità del custode non doveva essere esclusa.

La Suprema Corte accoglie il ricorso proposto dallo sciatore rilevando come la sentenza di merito abbia escluso la possibilità di ravvisare una responsabilità dell'appellante sia con riferimento alla fattispecie di cui all'art. 2043 c.c. che alla diversa fattispecie prevista dall'art. 2051 c.c., sulla base, in entrambi i casi, di una assenza di condotta colposa delle stesse appellate.

E' bene chiarire, per portare a termine l'analisi di questo caso che sembra poter aprire nuove prospettive, come il giudizio di merito oggetto della nostra attenzione

viaggi su un doppio binario: da una parte il binario percorso è quello della responsabilità civile di cui all'art. 2043 c.c., di pari passo l'analisi procede sul binario della responsabilità per custodia di cui all'art. 2051 c.c.

Per il primo caso la Corte contesta le modalità del ragionamento che ha portato ad escludere la colpa delle società cui fa capo la gestione dell'impianto sciistico; per il secondo, in riferimento alla fattispecie di cui all'art. 2051, l'unica a trovare applicazione nel caso concreto, la Corte rileva come “la presunta assenza di colpa del custode sia affatto inconferente al fine di negarne la responsabilità”.

La spiegazione relativa a questa analisi della Corte è semplice: questa responsabilità (art. 2051 c.c.) non si fonda su di una presunzione *iuris tantum* di colpa, bensì sull'accollo al custode dei rischi dei danni non riconducibili al fortuito, quindi su un criterio di responsabilità oggettiva.

Altra censura della Corte alla sentenza impugnata riguarda l'attribuzione di efficacia liberatoria (nell'ambito della responsabilità da custodia di cui all'art. 2051 c.c.) all'accertamento dell'imprudenza e imperizia del danneggiato. Il fatto colposo della vittima può infatti liberare il custode solo quando questo assuma le caratteristiche del caso fortuito, cioè di un “elemento imprevisto ed imprevedibile che, inserendosi nel processo causale al di fuori di ogni possibile controllo del custode, renda inevitabile il verificarsi dell'evento ponendosi come l'unica causa efficiente di esso”.

In caso contrario, qualora non si accerti, come nel caso di specie, che il fatto del danneggiato abbia assunto le caratteristiche del caso fortuito, la ricorrenza della condotta colposa della vittima può valere soltanto a ridurre *ex art. 1227 c.c.*, in sede di liquidazione, l'entità del risarcimento posto a carico del custode.

Appare palese che, nel sistema della responsabilità per fatto illecito, la norma di cui all'art. 2051 c.c. fissa il criterio generale di imputazione della responsabilità per i danni cagionati dalle cose. Per danni cagionati invece non da una cosa, bensì dall'uomo con una cosa il giudizio di responsabilità avviene nel quadro di altre norme, in primo luogo dell'art. 2043 c.c.

Lo spunto per trarre conclusioni alla luce della sentenza in questione e della Legge 363/03 sorge spontaneo. Questa legge, giova ripeterlo, lascia un senso di vuoto negli operatori del diritto che hanno a cuore il pianeta montagna. E' sufficiente prendere in considerazione l'art. 4 della suddetta legge per chiarire ulteriormente la questione, o meglio per chiarire la confusione che può ingenerarsi.

Quando il legislatore stabilisce che “i gestori delle aree sciabili attrezzate (...) sono civilmente responsabili della regolarità e della sicurezza dell'esercizio delle piste” viene da chiedersi se tutto il lavoro portato avanti da dottrina e giurisprudenza, se tutto il dialogo che in questi anni ci ha visto discutere, a volte anche con toni accesi, per dare una disciplina chiara e possibilmente equa alla questione se i costi debbano essere posti a carico dell'imprenditore/gestore o dell'utente-sciatore, non sia stato neanche ascoltato e tantomeno preso in considerazione.

Il legislatore, con piglio deciso, sembra dismettere i panni di colui che regola e disciplina, sembra dirci che la questione, grazie a quanto disposto dall'art. 4, sia risolta. Chi conosce le - pare appropriato dirlo in questo ambito - “montagne” di carte scritte sul tema sa bene che non è così.

Grande è stato il senso di vuoto, o almeno la delusione, conseguente alla scoperta che la promessa contenuta nella rubrica della disposizione - la soluzione al dibattito dottrinale e giurisprudenziale - si risolva unicamente con l'imposizione, in capo al gestore, dell'obbligo assicurativo per la responsabilità civile e nella comminatoria di sanzioni in caso di inosservanza.

Ci si rammarica del fatto che non venga fatto cenno della natura di tale responsabilità, se ci si trovi in presenza di una responsabilità contrattuale o extracontrattuale.

Proprio in questa discussione la giurisprudenza, tramite la sentenza in esame, integra quanto lasciato nel dubbio dal legislatore. Una volta acclarato il nesso di causalità tra cosa (nel nostro caso un palo) ed evento di danno e verificata la sussistenza in capo al gestore di un certo potere di ingerenza sulla stessa, non sembra potersi mettere in dubbio la sua responsabilità in qualità di custode.

Sembra che le pronunce propense ad escludere la responsabilità del gestore a tale titolo si fondino o sul mancato riscontro processuale di alcuno degli elementi di cui all'art. 2051 c.c. o sulla pacifica individuazione di concreti e chiari profili colposi e quindi una responsabilità che si basa sui requisiti di cui all'art. 2043 c.c.

Brevemente sono questi ora i casi principali di responsabilità non contrattuale che possiamo vedere sempre più spesso in caso di controversie sulle piste. La legge 363 sembra incentivare questa convinzione diffusa di ruolo di custode in capo al gestore tramite gli artt. 3, 7 e 16.

La questione inerente la responsabilità non può dirsi conclusa in quanto consta di problematiche anche a livello contrattuale.

Precedentemente abbiamo già affrontato la questione relativa al contratto di trasporto. Il trasporto dello sciatore da valle a monte, pur se collegato funzionalmente alla discesa su pista, era stato ritenuto in giurisprudenza non idoneo a configurare forme di responsabilità contrattuale in capo a tale soggetto per gli infortuni verificatisi durante la discesa. Questa accezione era valida per quanto riguarda il disposto dall'art. 1681 c.c., in quanto gli incidenti occorsi sulla pista allo sciatore sono successivi al momento in cui si è verificato il “viaggio” oggetto del contratto.

Consapevoli però del recente orientamento giurisprudenziale proposto, tra gli altri, dai già citati Tribunale di Modena del 1990 e poi dalla Suprema Corte tramite la nota pronuncia sul “ciuffo d'erba” del 2001, si è iniziato a ritenere che le prestazioni oggetto del contratto non dovessero limitarsi alla sola prestazione di viaggio, ma ampliarsi anche alla successiva fase di discesa.

Su queste fondamenta poggia l'attribuzione di responsabilità contrattuale in capo al gestore. A tale teoria sono state però opposte due critiche: la prima relativa alla impossibilità di individuare nell'utilizzazione della pista una prosecuzione del contratto di trasporto, né un autonomo rapporto. A questa critica è facile rispondere citando quanto disposto dall'art. 2 della l. 363/03 che comprende all'interno dell'area sciabile attrezzata “piste, impianti di risalita e di innevamento”. Pertanto il contratto

tra gestore e sciatore avrà come oggetto non solo le prestazioni relative agli impianti di risalita, ma anche quelle relative alla discesa.

La seconda critica riguarda il fatto che la discesa in sci dell'utente, giunto a monte tramite l'utilizzo dei mezzi di trasporto messi a disposizione dal gestore delle aree sciabili attrezzate, è solo un'eventualità e rientra nella sfera dei motivi e dunque non rilevante sulla futura vita del contratto. Risulta ovvio che, qualora la discesa avesse a livello contrattuale valore causale anziché di mero motivo, il contratto, in caso di controversia sorta su questioni relative alla discesa, ne sarebbe toccato subendo conseguenze. Anche in questo caso sarebbe sufficiente ricordare quanto previsto dalla l. 363/03 all'art. 15 il quale vieta di percorrere le piste da sci a piedi e quindi di scendere in altro modo sulle piste.

Considerato che le obiezioni mosse alle teorie relative ad una responsabilità contrattuale o ad una responsabilità da custodia potevano essere superate anche in assenza dell'intervento del legislatore, resta da chiedersi perché la giurisprudenza abbia fatto in diversi casi resistenza alle ipotesi di responsabilità che ponevano il danneggiato in una posizione di vantaggio per quanto riguarda la prova.

Acclarato infatti il nesso di causalità e verificata la sussistenza in capo al gestore della pista di un concreto potere d'uso di ingerenza, tale da poter affermare che della stessa egli ne ha l'esclusivo governo, non pare possa mettersi in dubbio la sua responsabilità a titolo di custodia.

Molti si chiedono se perda allora consistenza il dubbio che la resistenza giurisprudenziale ad ipotesi di tutela e maggiori vantaggi a favore del danneggiato, trovi la sua ragione giustificativa nella necessità di non mortificare le imprese turistiche evitando che queste ultime ricarichino ulteriori spese assicurative o di protezione direttamente sugli sciatori tramite l'incremento del prezzo dello *skipass*.

Su questo punto focale troviamo nella l. 363/2003 all'art. 4 la chiave di lettura e di sviluppo della questione: l'assicurazione. Se infatti gli oneri assicurativi del gestore ricadranno sul costo del servizio, è altresì vero che a differenza dei costi di risarcimento, quelli assicurativi, in quanto valutabili e prevedibili, consentiranno una

migliore pianificazione nel tempo ed una più corretta predeterminazione del prezzo di servizio.

Sappiamo che la soluzione molte volte è da ricercare nel mezzo. Prendendo atto del fatto che il legislatore ha deciso di non decidere, l'integrazione e la disciplina di colui che applica la legge ha invece messo a disposizione uno spunto, che probabilmente diventerà precedente di riferimento, nelle recenti pronunce sulla responsabilità da custodia della Cassazione. La questione di mezzo della responsabilità per custodia sembra poter essere uno spartiacque in grado di riavvicinare gli interessi dei gestori delle aree sciabili attrezzate e gli utenti delle piste.

A questo proposito la sentenza citata della Suprema Corte del 2006 che attribuisce il caso fortuito al comportamento imprudente dello sciatore e pertanto in contrasto con la pronuncia del 2005 sembra andare in questa direzione.

In attesa che il contrasto giurisprudenziale possa essere sanato da una decisione delle Sezioni Unite una maggior precisione normativa potrebbe essere un buon punto di riferimento per le successive pronunce.
