

LA RIFORMA DEGLI SPORT INVERNALI TRA RESPONSABILITÀ E AUTORESPONSABILITÀ **

di Eleonora Jacovitti *

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Il ruolo del gestore nella nuova disciplina. – 2.1. Gli obblighi posti in capo al gestore. – 2.2. Profili di responsabilità civile del gestore. – 3. La figura del direttore delle piste. – 4. Lo sci agonistico. La ripartizione delle responsabilità tra gestore e organizzatore. – 5. Le norme di comportamento degli utenti. – 5.1. L'estensione dell'obbligo del casco. – 5.2. Le regole di condotta. – 5.3. Lo sci fuoripista. – 5.4. Il concorso di responsabilità. – 5.5. L'obbligo assicurativo. – 5.6. Il divieto di sci in stato di ebbrezza. – 5.7. I soggetti deputati al controllo e il regime sanzionatorio. – 6. Le norme a favore delle persone con disabilità.

1. Introduzione

In vigore dal primo gennaio 2022, il d. lgs. 28 febbraio 2021, n. 40, ha attuato la tanto attesa riforma delle discipline sportive invernali, affidata al Governo dalla legge delega 8 agosto 2019, n. 86¹.

La nuova disciplina, prendendo le mosse dalla legge 24 dicembre 2003, n. 363, “Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo” – della quale mantiene la struttura e riprende numerose disposizioni – mira ad aumentare gli *standard* generali di sicurezza, tenuto conto del numero crescente di frequentatori delle stazioni sciistiche nonché del proliferare di nuove attività ludico – sportive che vengono praticate in montagna².

Oltre a revisionare e adeguare le norme in materia di sicurezza nella pratica delle discipline sportive invernali, il decreto ha altresì l'obiettivo garantire la più ampia partecipazione delle persone con disabilità. La previsione di norme specifiche volte a tale scopo si pone in attuazione di uno specifico criterio direttivo di delega di cui all'articolo 9, comma 1, lettera c), della legge n. 86/2019, in base al quale la revisione della normativa

* Contributo sottoposto alla procedura di *double blind peer review* ed approvato (per la pubblicazione nel fascicolo n. 2/2023 della Rivista di Diritto Sportivo). Il presente lavoro costituisce parte di uno studio più ampio: E. JACOVITTI, *Obblighi di salvaguardia e autoreponsabilità nella riforma delle discipline sportive invernali*, Napoli, 2023.

* Dottoressa di Ricerca in Diritto Privato presso l'Università degli Studi di Roma Tor Vergata.

¹ Per un'analisi della legge delega e dei decreti attuativi, si rimanda al contributo di M. PITTALIS, *L'attuazione della legge delega 8 agosto 2019, n. 86 in tema di ordinamento sportivo, professioni sportive e semplificazione*, in *Corriere Giuridico*, 6, 2021, pp. 737 ss.

² Il decreto in esame ha totalmente riscritto la normativa in materia, abrogando quasi interamente la legge n. 363/2003, fatta eccezione per tre articoli (5, 7 e 23 contenenti i finanziamenti statali per le campagne informative volte alla prevenzione degli infortuni e gli stanziamenti a favore dei gestori per la messa in sicurezza delle aree sciabili e a sostegno dell'economia turistica degli sport della neve, con la relativa copertura finanziaria).

sulle pratiche sportive invernali deve anche essere intesa a favorire la partecipazione alle stesse da parte delle persone con disabilità.

Con il presente contributo si esamineranno i tratti salienti della riforma – anche alle luce delle modifiche apportate dal recentissimo c.d. correttivo *bis* (d.lgs. 29 agosto 2023, n. 123, pubblicato in G.U. n. 206 il 5 settembre 2023³ – con una particolare attenzione ai profili di responsabilità civile e all’assetto che questa potrebbe assumere alla luce delle nuove norme, le quali sono improntate all’autoresponsabilità, segnando un decisivo superamento del precedente modello del puro affidamento nelle mani del gestore⁴.

Del resto, tale mutamento di prospettiva lo si rinviene oggi in molti altri ambiti. Ne è un esempio il settore della sicurezza nei luoghi di lavoro, ove si è assistito a un processo di “responsabilizzazione” del lavoratore, non più considerato mero creditore di sicurezza bensì soggetto chiamato anch’egli a svolgere un ruolo attivo nel sistema di prevenzione⁵.

Iniziando ad analizzare nel dettaglio il decreto, si osserva che esso si caratterizza anzitutto per la presenza di un impianto definitorio all’art. 2 (*Definizioni*), allineandosi, in questo, allo stile tipico del legislatore comunitario. Si tratta di una novità rispetto al passato, posto che una simile disposizione era del tutto assente nella legge n. 363/2003; una novità senz’altro positiva in termini di chiarezza e univocità di significato dei termini utilizzati.

Tra le varie, spiccano le definizioni – auspicate da tempo – delle varie discipline sportive coinvolte, nonché di concetti come il pericolo atipico, per la cui definizione sino ad oggi si rinviava alla elaborazione dottrinale e giurisprudenziale.

Come noto, la tipicità o meno del pericolo si pone come criterio fondamentale che funge da spartiacque tra le diverse aree di rischio e, parallelamente, tra le distinte sfere di responsabilità che quel rischio sono chiamate a governare. Pertanto, essa segna – seppur a grandi linee, posto che va sempre rapportata al singolo caso concreto – la linea di demarcazione tra la responsabilità del gestore e l’autoresponsabilità dello sciatore.

Precisamente, nell’elaborazione giurisprudenziale della legge n. 363/2003 la nozione di “pericolo atipico” era stata ricostruita sulla base di due criteri: quello, oggettivo, della normalità e visibilità, e quello, soggettivo, della prevedibilità ed evitabilità da parte dello sciatore responsabile. Si definivano, dunque, “tipici” gli ostacoli perfettamente visibili, nonché prevedibili ed evitabili da uno sciatore di media diligenza, comportanti un rischio (la cui accettazione deve ritenersi insita nell’uso della pista) connaturato alla pratica sciistica e all’ambiente in cui essa si svolge; “atipici”, gli ostacoli “anormali” che lo sciatore non si

³ Il primo intervento correttivo è avvenuto ad opera del d.lgs. 5 ottobre 2022, n. 163, pubblicato in G.U. n. 256 del 2 novembre 2022, contenente disposizioni integrative di uno solo dei decreti emanati in attuazione della legge delega n. 86/2019, e cioè il d.lgs. n. 36/2021, recante il riordino e la riforma delle disposizioni in materia di enti sportivi professionistici e dilettantistici, nonché in materia di lavoro sportivo; il correttivo *bis*, invece, ha introdotto disposizioni integrative e correttive di tutti i decreti attuativi della Riforma dello sport, tra cui, appunto, quello oggetto di studio in questo contributo.

⁴ L’autoresponsabilità, come noto, è un concetto indagato in vari ambiti: filosofico, sociologico, giuridico, e tanti altri.

Non è questa la sede in cui è possibile ripercorrere l’affermazione di tale principio nel diritto, ma – con particolare riguardo all’ambito civilistico – si richiamano, tra le varie, le preziose riflessioni di E. BETTI, *Diritto Romano. I Parte generale*, Padova, Cedam, 1935, p. 412, per cui «*Se qualcuno è causa del proprio male, non può riversarlo sopra un altro ma deve necessariamente sopportarlo, senza che vi sia rimedio. In ciò consiste l’autoresponsabilità privata*». Si tratta di una massima fondamentale che esprime tutto lo spirito del sistema civilistico romano.

⁵ Il d. lgs., 9 aprile 2008, n. 81, all’art. 20, comma 1, prevede infatti che «*Ogni lavoratore deve prendersi cura della propria salute e sicurezza e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui ricadono gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione, alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro*».

attende di trovare sul tracciato della pista, difficilmente visibili e, pertanto, non prevedibili e non evitabili non soltanto da parte dello sciatore che omette di adottare le necessarie regole di prudenza, ma anche da parte dello sciatore diligente⁶.

Questa nozione è stata quindi espressamente recepita dal legislatore statale, il quale, nella nuova disciplina, definisce il pericolo "atipico" come il "pericolo difficilmente evitabile anche per uno sciatore o sciatrice responsabile lungo il tracciato sciistico", obbligando il gestore – come si vedrà appresso – a segnalarne la presenza.

2. Il ruolo del gestore nella nuova disciplina

Il decreto in commento ha decisamente ridisegnato gli obblighi posti in capo al gestore – ai quali è dedicato tutto il Capo II – introducendo doveri di segnalazione e di informazione molto puntuali, nell’ottica di informare l’utente al fine di consentirgli di effettuare scelte consapevoli in ordine ai tracciati da percorrere.

Fin da subito si coglie, dunque, l’elemento innovativo della nuova disciplina, che, lasciando ferma la posizione di garanzia del gestore, punta sull’autoresponsabilità dell’utente.

Se sotto la legge previgente il gestore era visto come il soggetto sul quale far ricadere ogni responsabilità, colui al quale l’utente si affidava quasi passivamente⁷, la riforma mira a correggere questo “sbilanciamento”, con l’adozione di un sistema di sicurezza in cui, se è vero che la valutazione del pericolo sulle piste costituisce l’adempimento fondamentale cui è ancora tenuto il gestore, corrispondentemente si responsabilizza anche il singolo nell’adozione di condotte volte a un migliore governo del rischio.

Si assiste quindi ad un allineamento con l’impostazione tipica dei Paesi d’oltralpe, volta ad assicurare una maggiore consapevolezza (individuale e collettiva) nella pratica degli sport *outdoor*⁸.

2.1. Gli obblighi posti in capo al gestore

Andando a esaminare nel dettaglio i doveri prescritti in capo al gestore, gli artt. 5 – 7 recano una disciplina molto dettagliata sugli obblighi di segnalazione e delimitazione.

L’art. 5 (*Segnalazione delle piste in base al grado di difficoltà*) rappresenta una novità per una fonte normativa primaria: le caratteristiche, anche cromatiche, delle piste entrano infatti a far

⁶ Cass. pen., 30 settembre 2015, n. 44796, in *DeJure*; Cass. pen., 15 febbraio 2017, n. 14606, in *DeJure*.

In dottrina V. M. BONA, A. CASTELNUOVO, P.G. MONATERI, *La responsabilità civile nello sport*, Milano, 2002, p. 131, ove sulla distinzione tra pericoli tipici e atipici si afferma che «i primi consisterebbero in quei pericoli che lo sciatore dovrebbe attendersi di poter trovare sui percorsi sciistici, mentre i secondi consisterebbero nei rischi non ragionevolmente prevedibili posti sul tracciato o nelle sue immediate vicinanze».

⁷ Invero, se fino agli anni settanta il gestore era tenuto al più a segnalare le situazioni di rischio maggiormente insidiose, successivamente le misure cautelari preventive a suo carico si sono progressivamente estese, per opera sia di un indirizzo giurisprudenziale sempre meno a suo favore, che di vari interventi legislativi regionali, per poi essere recepiti ed enunciati dal legislatore nazionale nella legge n. 363/2003.

⁸ Lo evidenzia S. ROSSI, *La riforma delle discipline sportive invernali e le principali norme di comportamento: il progressivo riconoscimento del principio di autoresponsabilità*, in questa *Rivista*, 1, 2022, p. 18.

L’Autrice, peraltro, osserva come già nel corso degli ultimi anni la giurisprudenza abbia messo in discussione il modello del puro affidamento nei confronti del supposto garante, assegnando maggior peso all’autodeterminazione dell’utente.

parte del testo normativo, arricchendo il concetto di area sciabile di tutta una serie di dati tecnici⁹.

Precisamente, la disposizione prevede che le piste debbano essere segnalate secondo il grado di difficoltà, suddivise come segue: le piste da discesa in colori blu, rosso, nero a seconda della pendenza longitudinale (non superiore, rispettivamente, al 15%¹⁰ ed al 40% e superiori a tale valore) e trasversale (rispettivamente non presente, presente solo per brevi tratti, presenti e superiori al 40%); quelle di fondo in facile (blu), media (rossa), difficile (nera), a seconda della pendenza longitudinale, pendenza media longitudinale, lunghezza, pendenza sezionale ed eventuali passaggi impegnativi come specificati nel dettaglio dalla norma.

È espressamente indicato che la pista non battuta è sempre da considerare difficile e deve essere segnalata in nero all'imbocco; le piste da slitta, slittino e parco giochi devono avere le caratteristiche delle piste da discesa blu (le più facili) ed avere larghezza minima di sei metri¹¹.

Significativa è, altresì, la previsione – al comma 5 – che impone ai gestori di apporre, in prossimità delle biglietterie e dei punti di accesso agli impianti di arroccamento al comprensorio, una mappa delle piste, con indicazione anche del grado di difficoltà, nonché di indicare, alla partenza di ogni impianto, il colore delle piste servite.

Segue l'art. 6 (*Delimitazione delle piste da discesa*) che impone la delimitazione con palinatura, elemento fondamentale per segnare un confine, non solo fisico, ma anche giuridico, tra la pista e il fuoripista¹², e, di conseguenza, il discrimine tra la responsabilità del gestore e l'autoresponsabilità dell'utente, posto che anche nella nuova disciplina il gestore non è responsabile per gli incidenti avvenuti nel fuoripista (art. 26, comma 1, che riprende il principio di cui all'art. 17, l. n. 363/2003).

⁹ Il concetto di area sciabile è definito all'art. 2, lett. a), che precisamente definisce «*aree sciabili attrezzate: le superfici innevate, anche artificialmente, aperte al pubblico e comprendenti piste, impianti di risalita e di innevamento, abitualmente riservate alla pratica degli sport sulla neve*». La definizione è poi ripresa più ampiamente all'art. 4, comma 1, con l'elencazione esemplificativa degli sport quali: lo sci, nelle sue varie articolazioni; lo *snowboard*; lo sci di fondo; la slitta e lo slittino; altri sport individuali individuati dalle singole normative regionali.

Tutto l'articolo 4 riprende in gran parte il contenuto del vecchio art. 2, legge n. 363/2003, inserendo, tuttavia, alcune novità.

Anzitutto, la nuova disciplina prevede, al comma 3, un coinvolgimento dei gestori, i quali adesso intervengono nell'individuazione delle aree sciabili attrezzate, della segnaletica e delle piste di raccordo, dovendo essere sentiti dalle Regioni e dalle Province autonome (non menzionate, queste ultime, dall'art. 2 della legge n. 363/03). Inoltre, sono i Gestori – e non più i Comuni – ad individuare, all'interno delle aree sciabili attrezzate, le aree da destinare agli *snowpark*.

Significativo è altresì il comma 4, il quale prevede che senza la classificazione delle piste nei termini e con le modalità previste (da operarsi entro un anno dall'entrata in vigore della legge) le aree non possono essere "fruite" né aperte al pubblico.

A differenza della disposizione previgente, manca invece il riferimento alle piste di allenamento; questo perché il contenuto del vecchio comma 4 è stato riversato nel nuovo articolo 10, il quale detta la nuova disciplina delle piste di allenamento (o meglio, dei "tracciati di allenamento", come modificato dal correttivo *bis*).

¹⁰ La soglia originariamente fissata era del 25%, abbassata poi al 15% per opera del correttivo *bis*.

¹¹ Questo, per espressa previsione del correttivo *bis*, vale per le piste realizzate dopo il 1° luglio 2023, mentre «*Per le piste già esistenti e già realizzate alla data di cui al primo periodo, qualora di larghezza inferiore ai 6 metri, i gestori adottano misure compensative di sicurezza attiva e si adeguano alla apposita segnaletica relativa alle aree sciabili di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato ai sensi dell'articolo 13*».

¹² Si osserva che qui particolarmente evidente è la finalità di evitare il "fuoripista involontario", poiché il primo elemento che impedisce la fuoriuscita dal tracciato è proprio l'individuazione chiara del bordo e della difficoltà della discesa. In questi termini, R. CRUCIOLI, *Il D.lgs. n. 40/2021 Luci ed ombre. Profili penali*, in questa *Rivista*, edizione *on-line*, p. 16.

Tale discriminazione, nella pratica, non è sempre così semplice da individuare; sul tema si tornerà in modo approfondito più avanti. A tale proposito, appare però importante segnalare la recentissima novità apportata dal correttivo *bis*, il quale prevede che la palinatura venga apposta «con sistemi di pronta riconoscibilità dei due opposti bordi pista».

Oltre a delimitare il bordo del tracciato, la palinatura adesso indica anche la difficoltà del tracciato. In base alla nuova disciplina, infatti, il gestore dovrà adottare una palinatura di colore corrispondente al grado di difficoltà della pista, in modo da confermare allo sciatore, in ogni momento, il tipo di pista che sta percorrendo.

L'art. 7 (*Delimitazione piste da fondo e altre piste*) impone la delimitazione delle piste da fondo, di quelle per la slitta e lo slittino, disciplinando le relative modalità¹³.

Stringenti requisiti per le piste da discesa, in ottemperanza ai vincoli imposti dal delegante in tema di maggior sicurezza, sono poi previsti dall'art. 8: le piste devono essere inserite in zone idrogeologicamente idonee alla pratica degli sport invernali o comunque in zone protette o vigilate secondo le misure tecniche di sicurezza previste dalle norme regionali o provinciali; devono avere una larghezza non inferiore a 20 metri, salvo restringimenti per brevi tratti adeguatamente segnalati¹⁴; devono avere un "franco verticale libero", cioè un'assenza di ostacoli sovrastanti il piano innevato, di almeno 3,5 metri, anche in questo caso salvo brevi tratti opportunamente segnalati; se usati come raccordo o trasferimento devono avere larghezza minima proporzionata alla pendenza e comunque non inferiore a 3,50 metri.

È stato giustamente osservato che, a ben vedere, in gran parte delle piste attualmente esistenti nel territorio italiano, è difficile rinvenire il rispetto di detti requisiti: invero, trattasi spesso di piste con alberi presenti appena oltre il bordo; con rocce a picco sul tracciato e sporgenti su di esso; con larghezza alle volte di pochi metri; con raccordi ricavati da strade militari o carrabili. A tale proposito, soccorre il comma 2: per le piste già individuate tra le aree sciabili attrezzate alla data di emanazione del presente decreto non rispondenti alle caratteristiche morfologiche di cui al comma 1, i gestori adottano misure compensative di sicurezza attiva quali reti di protezione, cartelli informativi, segnali di rallentamento e pericolo¹⁵.

Come accennato, la maggiore responsabilizzazione dell'utente operata dalla disciplina in commento non toglie che il gestore mantenga comunque la propria posizione di garanzia, la quale si fonda, a livello sostanziale, sulla sussistenza di un ruolo decisivo ed organizzativo rispetto alle strutture poste sotto la sua direzione.

Ciò emerge con tutta evidenza leggendo l'art. 11, il quale – ricalcando sostanzialmente il primo comma dell'art. 3, legge n. 363/2003 – pone in capo al gestore l'obbligo di predisporre tutte quelle cautele necessarie a salvaguardare la sicurezza e l'incolumità degli utenti¹⁶.

¹³ Nel caso di violazione di tali disposizioni, l'art. 33, lett. a), prevede una sanzione per il trasgressore da 100 euro a 250 euro.

¹⁴ Il correttivo *bis* ha aggiunto la previsione per cui le piste di discesa realizzate prima del 1° luglio 2023 devono comunque avere una larghezza non inferiore a 15 metri.

¹⁵ L'osservazione è di R. CRUCIOLI, *op. cit.*, p. 17.

¹⁶ In particolare, la necessità della previa individuazione e valutazione dei rischi costituisce il presupposto essenziale per l'adozione di misure atte a fronteggiarli, nell'ottica di un vero e proprio «governo del rischio» (c.d. *risk management*), come osserva L. MUSUMARRA, *La gestione della sicurezza negli sport invernali*, in questa *Rivista*, 2, 2018, p. 382.

Rispetto alla disposizione previgente, che si limitava a porre in capo al gestore l'obbligo di segnalare le situazioni di "pericolo" in generale, l'art. 11 contiene un espresso riferimento alle situazioni di pericolo "atipico"; la nuova disciplina reca, dunque, una specificazione che in fondo recepisce quello che già da tempo era l'orientamento della giurisprudenza. È dovere del gestore eliminare tutte quelle situazioni di pericolo che superino il normale rischio che l'utente è disposto ad accettare o che si aspetta di trovare (pericoli atipici); mentre restano a carico dello sportivo i pericoli normalmente connessi alle ineliminabili difficoltà presenti nella pista (pericoli tipici)¹⁷.

Si rammenta che i pericoli tipici possono essere rappresentati da quelle insidie naturali mai del tutto eliminabili, quali la presenza di zone alberate ai fianchi del tracciato, la mutevolezza del pendio o la presenza di tratti nevosi di differente consistenza¹⁸.

Diversamente, possono rappresentare dei pericoli atipici manufatti (piloni, cannoni per la produzione di neve artificiale, idranti, etc.) collocati sulle piste o immediatamente fuori, a

¹⁷ Si afferma che la posizione di garanzia del gestore di un impianto sportivo in generale è condizionata, nel senso che lo stesso può ritenersi responsabile solo degli eventi dannosi prevedibili ed evitabili. In questi termini, P. SANDULLI, *La responsabilità civile delle società di calcio*, in P. SANDULLI, M. SFERRAZZA, *Il giusto processo sportivo*, Milano, 2015, p. 260.

Con particolare riguardo alle aree sciabili, R. BEGHINI, *Aspetti generali della responsabilità per gli incidenti sugli sci*, in *Danno e resp.*, 8; 9, 2000, p. 903, secondo il quale «l'obbligo del gestore di segnalare i pericoli e di mettere in guardia contro di essi, sussiste soltanto quando si tratta di pericoli macroscopici, difficilmente fronteggiabili anche con una particolare prudenza e con una particolare perizia, come ad esempio frane, precipizi anormali, sbarramenti improvvisi. Nessun obbligo sussiste invece per il gestore se si tratta solo di uno dei tanti ostacoli che lo sport scistico è normalmente diretto a superare».

In giurisprudenza, vedi Cass. Pen., 20 aprile 2004, n. 27861, in *Cass. pen.*, 2006, 2, p. 520, ove si afferma che «si può ritenere che il gestore degli impianti sia tenuto a garantire la sicurezza della pista attraverso la costante battitura e la continua manutenzione, affinché permangano i caratteri tecnico – morfologici[...]. Deve dunque trattarsi di sicurezza interna e non assoluta, in quanto lo sci si svolge in uno scenario comunque pericoloso, per essere i percorsi contornati da alberi, rocce, pendii, che costituiscono pericoli tipici, siccome dipendenti da situazioni di natura».

Vedi anche Trib. Avezzano, 23 aprile 2009, in *Giur. merito* 2009, 9, p. 2146, ove si afferma che «l'obbligo di controllo – che è proiezione della posizione di garanzia del gestore delle piste da sci – riguarda i pericoli atipici, cioè quelli che lo sciatore non si attende di trovare, diversi quindi da quelli connotati a quel quid di pericolosità insito nell'attività scistica. Non esiste, secondo la giurisprudenza, in capo al gestore della pista da sci, un obbligo di tutela generalizzato che gli imponga di disporre ovunque protezioni per impedire eventi lesivi: si ritiene che il gestore sia tenuto a garantire la sicurezza della pista, attraverso la costante battitura e manutenzione, affinché permangano i caratteri tecnico – morfologici sulla cui base è stata rilasciata la concessione e non presenti insidie e trabocchetti, ma non deve trattarsi di sicurezza assoluta, in quanto lo sci si svolge in uno scenario comunque pericoloso, per essere i percorsi contornati da alberi, da rocce, da ripidi pendii, che costituiscono pericoli tipici, siccome dipendenti da situazioni di natura, in relazione al ritrovarsi tra tratti boscosi, rupestri, o con orografia di tale tipo. Le cautele richieste al gestore, quindi, non possono prescindere dalle caratteristiche tecniche della pista e della preparazione degli sciatori che normalmente la affrontano, di tal che egli è tenuto a rimuovere unicamente quelle caratteristiche costituenti insidia o trabocchetto, ovvero quelle situazioni di pericolo superiori a quelle normali cui lo sciatore accetta di esporsi».

¹⁸ Così Trib. Cuneo, 14 gennaio 2009, in *Giur. merito*, 2009, 9, p. 2150.

Secondo App. L'Aquila, 13 aprile 2021, n. 569, in *ForoPlus*, anche la presenza di ghiaccio nel periodo invernale sulle piste da sci non è circostanza particolarmente anomala, non perché se ne debba escludere in assoluto la rilevanza ai fini della responsabilità del custode, ma perché ne ridimensiona certamente la portata.

pochi metri dai margini della pista¹⁹, paletti rigidi, di ferro, infissi a fine pista²⁰, transenne di ferro poste a fine pista all'ingresso degli impianti, buche non protette né segnalate²¹, cumuli di neve scarsamente visibili²², crepacci (in assenza di una recinzione ai lati della pista)²³, un gatto delle nevi durante l'orario di apertura degli impianti²⁴, frane e precipizi anormali²⁵, attraversamenti o interferenze con strade carrozzabili²⁶, pericoli di distacco o di valanghe²⁷, pericoli di slavine²⁸.

Ovviamente, la posizione di controllo e garanzia del gestore non si estende fino a comprendere l'obbligo di impedire che gli utenti della pista tengano comportamenti scorretti e imprudenti che possano costituire fonte di pericolo per sé o per altre persone che accedano all'area sciabile; pertanto, in linea di principio, è da escludersi la sua responsabilità per i danni da costoro cagionati a terzi con la propria condotta colposa²⁹.

Detta inesigibilità appare confermata dalla previsione, contenuta all' art. 29 – e già dall'art. 21 della legge n. 363/2003 – in virtù della quale viene affidato alla forza pubblica – Polizia di Stato, Corpo forestale e della Guardia di finanza, Arma dei carabinieri nonché corpi di polizia locali – il controllo sull'osservanza delle norme di comportamento degli utenti,

¹⁹ Così M. BONA, *Contratto di ski-pass e obblighi del gestore delle piste*, nota a Trib. Pinerolo, 18 ottobre 2000, in *Danno e resp.*, 2002, 1, p. 81.

Si segnala, a tale proposito, Cass. pen., 1° marzo 2021, n. 7918, in *Foroplus*, che, lungi dal voler qualificare in assoluto l'innevatore come "pericolo atipico", condivide le osservazioni della Corte territoriale la quale dà rilievo alla collocazione del cannone nonché alle misure di protezione dello stesso.

Nel caso specifico, è stato osservato come il cannone fosse collocato al termine di una pista "nera", percorrendo la quale è prevedibile che gli sciatori acquisiscano maggior velocità, e per di più in posizione centrale rispetto al "fine pista", il che implica che la sua installazione in quel punto fosse rimproverabile, quantomeno, come profilo di colpa generica.

Inoltre, è stato rilevato come le misure di protezione non fossero adeguate, in quanto la protezione predisposta, costituita da un materassino delle dimensioni di cm. 200 di altezza per cm. 100 di larghezza "già di per sé non idoneo ad assorbire l'urto di uno sciatore che vi avesse impattato ad alta velocità", era mal posizionata, lasciando scoperta una parte rilevante della struttura metallica, proprio in direzione della parte finale della pista nera e fino al livello del piano innevato, ove aveva impattato la persona offesa.

²⁰ Trib. Massa Carrara, 14 maggio 1996, in *Foro It, Rep.*, 1996.

²¹ Trib. Pinerolo, 2 aprile 1999, n. 86, inedita, citata da M. BONA, A. CASTELNUOVO, P. G. MONATERI, *La responsabilità civile nello sport*, cit., p. 153.

²² Cass. civ., 19 maggio 2022, n.16223, in *Giust. Civ. Mass.*, 2022.

²³ Trib. Bolzano, 27 luglio 1998, in *Riv. giur. circol. trasp.*, 1999, p. 347.

²⁴ Trib. Bolzano, 19 luglio 1995, n. 465, in *Law of tourism sports*.

²⁵ Sempre Trib. Bolzano, 8 novembre 1975.

²⁶ Art. 7, L.R. Toscana, 13 dicembre 1993, n. 93; art. 35, L.R. Veneto, 6 marzo 1990, n. 18.

²⁷ Art. 2, L.R. Vale d'Aosta, 17 marzo 1992, n. 9.

²⁸ M. BONA, A. CASTELNUOVO, P.G. MONATERI, *op. cit.*, p. 149.

Per un'approfondita disamina sui pericoli tipici e atipici individuati dalla dottrina e dalla giurisprudenza, vedi anche G. FANTICINI, *La prevenzione degli infortuni nelle stazioni sciistiche*, in C. BOTTARI (a cura di), *La tutela della salute nelle attività motorie e sportive: la prevenzione degli infortuni*, Bologna, 2004, pp. 196 ss.

²⁹ Così, Cass. civ., 22 ottobre 2014, n. 22344, in *Foro it.*, 2015, 5, I, p. 1699; la già richiamata Trib. Avezzano 23 aprile 2009, cit., ove si rileva peraltro che il gestore della pista da sci non ha il potere di interferire e di inibire il comportamento dei singoli sciatori, che intraprendono l'attività sciistica assumendone la piena responsabilità.

In dottrina, M. PITALIS, *La responsabilità in ambito sciistico*, in questa *Rivista*, 2, 2015, p. 429, che, sulla base dell'esame di alcune pronunce della giurisprudenza, pone in evidenza, da un lato, l'inesigibilità in linea di principio di alcun comportamento del gestore delle piste che inibisca condotte spericolate degli sciatori, evitando così il verificarsi di incidenti sulle piste che non possano essere ricondotti a inosservanza da parte dello stesso di obblighi di salvaguardia specifici o generici (pur sempre a fronte di segnalazioni di pericolo); dall'altro, la concreta impossibilità – nella maggior parte dei casi - dello stesso di prevenire eziologicamente scontri fra sciatori di varia abilità, consapevolezza della stessa e consequenziale velocità e imprevedibilità.

nonché la potestà di irrogare le relative sanzioni nei confronti dei soggetti inadempienti; previsione che confermerebbe la esorbitanza dei pretesi obblighi di sorveglianza dall'area dei comportamenti ai quali può ritenersi, in base a ragionevolezza, obbligato il gestore³⁰.

Naturalmente, non può escludersi che possa configurarsi una concorrente responsabilità del gestore delle piste, qualora il sinistro verificatosi derivi anche da una sua omissione giuridicamente rilevante.

Proseguendo nell'esame degli obblighi gravanti sul gestore, l'articolo 12 (*Manutenzione delle piste*), riprendendo sostanzialmente quanto previsto dall'art. 7 della legge n. 363/2003, pone in capo ai gestori delle aree il compito di assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria, secondo le disposizioni regionali applicabili, assicurando che le piste rispettino i requisiti di sicurezza e siano dotate della segnaletica prescritta³¹.

³⁰ In tal senso, la già citata Cass., 22 ottobre 2014, n. 22344.

Osserva a tale proposito M. PITTALIS, *op. cit.*, p. 428, che sembra quindi potersi desumere dalla decisione del Supremo Collegio che il fatto del terzo, qui rappresentato dalla condotta spericolata dello sciatore danneggiante, che dovrebbe elidere il nesso causale fra la condotta del gestore e l'infortunio verificatosi, ove venga ad essere oggetto di una segnalazione effettuata agli addetti del gestore ponga quest'ultimo, quantomeno in linea di principio, in una situazione di potenziale *culpa in omittendo*, salvo poi verificare, in concreto, se il gestore stesso avrebbe potuto adottare una qualche misura per impedire tempestivamente l'evento dannoso, attivandosi nei confronti dello sciatore dalla condotta inappropriata.

³¹ In ordine alla segnaletica, l'art. 13, riproducendo quanto disposto dall'art. 6 della legge n. 363/2003, demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti - sentite la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano e la Federazione sportiva nazionale competente in materia di sport invernali riconosciuta dal CONI, ed avvalendosi dell'apporto dell'Ente nazionale italiano di unificazione (sul piano della formulazione, si segnala che, in virtù dello statuto entrato in vigore ad agosto 2020, la denominazione corretta dell'ente nazionale italiano di unificazione è Ente italiano di normazione) - la determinazione dell'apposita segnaletica che deve essere predisposta nelle aree sciabili attrezzate, a cura dei gestori delle aree stesse. Si provvede senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Nel caso di violazione di tale disposizione, l'art. 33, lett. a), prevede una sanzione per il trasgressore da 100 euro a 250 euro.

Si evidenzia che, ad oggi, non è ancora stato emanato l'apposito D.M. che dovrebbe così aggiornare il D.M. 20 dicembre 2005, n. 299 ("Segnaletica che deve essere apposta nelle aree sciabili attrezzate"). Tuttavia, l'art. 13 non fissa alcun vincolo temporale.

Il citato D.M. 299/2005 è stato emanato in attuazione dell'art. 6 legge n. 363/2003. L'allegato 1 al citato D.M. reca l'elenco delle norme tecniche UNI sulla segnaletica predisposta nelle aree sciabili attrezzate. L'allegato 2 reca il "Decalogo dello sciatore", contenente un elenco delle regole di carattere comportamentale che devono essere rispettate dagli utenti delle piste da sci anche al fine di evitare conseguenze di natura civile e penale.

La segnaletica è stata successivamente rivista per allinearsi alle disposizioni internazionali adottate dall'ISO negli ultimi anni e per introdurre alcune tipologie di segnali legati non esclusivamente alle piste da sci ma anche ad altri tipi di attività ludico-sportive che vengono praticate nelle aree alpine. Sono stati quindi introdotti, per esempio, segnali che riguardano il trasporto di biciclette in seggiovia, la segnalazione di *snowpark* e i comportamenti da adottare sugli impianti di risalita.

Sotto il titolo generale di "Segnaletica per impianti a fune ed aree destinate allo sci, alle attività ricreative e agli sport della montagna" le norme aggiornate si distinguono in:

- UNI 8132:2018 – Caratteristiche;
- UNI 8133:2018 - Segni grafici per segnali di informazione;
- UNI 8134:2018 - Segni grafici per segnali di obbligo;
- UNI 8135:2018 - Segni grafici per segnali di divieto;
- UNI 8136:2018 - Segni grafici per segnali di avvertimento.

Per completare il pacchetto dedicato alla sicurezza, sono state di recente emanate le norme:

- UNI 8137:2020 – Segnaletica specifica per piste da discesa, itinerari sciistici da discesa e snowpark – Caratteristiche;
- UNI 8867:2020 - Segnaletica specifica per piste da fondo e itinerari sciistici da fondo – Caratteristiche.

La disposizione prevede, poi, degli obblighi di segnalazione dello stato delle piste, non più in ordine alle “cattive condizioni di fondo” (come previsto nella legge previgente, nonché nella versione originaria del decreto), ma alle «condizioni di innevamento insufficienti, ivi incluso, a titolo non esaustivo, a causa della presenza di ghiaccio o di neve morbida», come modificato per opera del correttivo *bis*. Si segnala una rilevante novità, inoltre, per quanto riguarda l’ipotesi in cui le condizioni del fondo presentino pericoli oggettivi dipendenti – anche qui, non più genericamente “dallo stato del fondo” ma dalle “condizioni di innevamento”, come modificato dal correttivo *bis* – o altri pericoli atipici: mentre, in passato, il gestore era obbligato a chiudere la pista nel caso di impossibilità di rimozione del pericolo, le nuove misure gli consentono di tenere la pista aperta sebbene con l’adozione di alcune cautele («neutralizzazione mediante segnalazione o altri dispositivi di delimitazione e protezione»); l’obbligo di chiusura scatta unicamente nel caso in cui il pericolo non sia rimosso, neutralizzato o risulti in altro modo un’assenza di agibilità.

Si introduce, in tal modo, la possibilità di adottare una segnaletica compensativa, ulteriore a quella ordinaria, che supplisce all’impossibilità di rimuovere il pericolo, richiamando l’attenzione degli utenti sullo stato del fondo in un determinato momento; o, in alternativa, misure di delimitazione e protezione. Tale possibilità consente così di evitare la chiusura della pista e quindi l’interruzione del flusso – imposta dalla disciplina previgente – la quale può creare situazioni molto difficili da gestire³².

Qualcuno, tuttavia, ravvisa qui un *vulnus* ai principi della legge delega, osservando che invece che aumentare la sicurezza, il legislatore delegato l’ha diminuita, consentendo al gestore di non rimuovere il pericolo e di non chiudere la pista³³.

Sul punto, occorre considerare che, nel caso in cui il pericolo non possa neutralizzarsi, la nuova disciplina prescrive pur sempre l’obbligo di chiusura della pista; misura che oggi costituisce, però, l’*extrema ratio*, da adottare nel caso in cui eventuali misure di sicurezza non siano sufficienti a neutralizzare il pericolo³⁴.

³² In questi termini C. BUSATO, Convegno su *La riforma delle discipline sportive invernali*, Roma, 15 marzo 2022, disponibile al *link* <https://www.coni.it/it/rivista-di-diritto-sportivo/iniziative-e-convegni/event/673-la-riforma-delle-discipline-sportive-invernali.html>.

³³ Così, R. CRUCIOLI, *op. cit.*, p. 20.

³⁴ Per completezza, si segnala che l’ultimo comma dell’art. 12 mantiene fermo quanto previsto dai commi 5 e 6 dell’articolo 7, nonché dall’articolo 23, comma 2, della legge n. 363/2003. Tali disposizioni disciplinano i finanziamenti per la messa in sicurezza delle aree sciabili e per interventi a favore delle imprese turistiche operanti in zone colpite da situazioni di eccezionale siccità invernale e mancanza di neve nelle aree sciabili.

Ai sensi del comma 5 del citato art. 7, le risorse per gli interventi di messa in sicurezza delle piste sono ripartite, tra le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, con decreto di natura non regolamentare del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, secondo criteri basati sul numero degli impianti e sulla lunghezza delle piste. Le Regioni e le Province autonome definiscono le modalità e i criteri per l’assegnazione e l’erogazione dei contributi.

Ai sensi del successivo comma 6, i finanziamenti a favore delle imprese turistiche danneggiate da situazioni di siccità invernale e mancanza di neve sono concessi nel limite del 70 per cento dell’ammontare complessivo dell’intervento ammesso a contributo, previa comunicazione alla Commissione europea. Le modalità e i criteri di riparto e di erogazione dei finanziamenti sono determinati con decreto di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano.

L’art. 23, comma 2, della legge n. 363 reca la copertura dell’onere derivante dall’attuazione dell’articolo 7, commi 5 e 6, per l’anno 2003. I richiamati commi 5 e 6 dell’articolo 7 della legge n. 363 stabiliscono che, (a decorrere dal 2004) per le suddette finalità si provveda ai sensi dell’articolo 11, comma 3, lettera f), della legge

Altra disposizione che merita di essere menzionata è l'articolo 14 (*Obbligo di soccorso*), che riprende il precedente art. 3, introducendo alcune novità.

La disposizione prescrive, in capo ai gestori, l'obbligo di assicurare il primo soccorso degli infortunati lungo le piste e di fornire all'ente regionale competente in materia l'elenco analitico degli infortuni verificatisi sulle rispettive piste da sci; i dati raccolti dalle Regioni e dalle Province autonome sono trasmessi annualmente al Ministero della salute a fini scientifici e di studio nonché utilizzati dalle Regioni stesse per individuare le piste o i tratti di pista ad elevata frequenza di infortuni, con la possibilità di prescrivere ai gestori di rafforzare le misure di messa in sicurezza delle predette piste e tratti.

È evidente come una siffatta raccolta di dati avrebbe sicuramente un ruolo molto importante ai fini dell'accertamento della responsabilità dei gestori, posto che consentirebbe di stabilire più agevolmente se questi sapevano, o avrebbero dovuto sapere, che alcuni tratti delle piste ad alta frequenza di incidenti risultavano pericolose per l'utenza.

Altro elemento di novità è l'obbligo per i gestori di munirsi di defibrillatori (espressamente indicato dalla legge delega), di collegarsi con il 112 o altre strutture equivalenti e di individuare un'area destinata all'atterraggio degli elicotteri per i soccorsi.

2.2. Profili di responsabilità civile del gestore

Venendo ai profili di responsabilità civile del gestore, il d. lgs. 40/2021, all'art. 15 (*Responsabilità civile dei gestori*), ricalca sostanzialmente quanto previsto dall'art. 4 della legge n. 363/2003³⁵, con una novità: la vecchia disciplina escludeva che il gestore di aree sciabili dedicate allo sci da fondo potesse essere chiamato a rispondere dei danni occorsi agli utenti e ai terzi, mentre la nuova disciplina non opera alcuna distinzione, con conseguente responsabilità anche del gestore delle aree dedicate allo sci di fondo, qualora l'evento lesivo sia riconducibile ad una carente sicurezza della pista³⁶.

5 agosto 1978, n. 468 ("Riforma di alcune norme di contabilità generale dello Stato in materia di bilancio"). Tale norma è stata abrogata dalla legge n. 196/2009 ("Legge di contabilità e finanza pubblica"). La lett. f) stabiliva che fossero riportati in apposita tabella della legge finanziaria (successivamente della legge di stabilità) gli stanziamenti di spesa per il rifinanziamento, per non più di un anno, di norme vigenti classificate tra le spese in conto capitale e per le quali nell'ultimo esercizio sia previsto uno stanziamento di competenza, nonché per il rifinanziamento, qualora la legge lo preveda, per uno o più degli anni considerati dal bilancio pluriennale, di norme vigenti che prevedono interventi di sostegno dell'economia classificati tra le spese in conto capitale.

A seguito della riforma operata nel 2016, la parte contabile del bilancio contenuta nella Sezione II - che secondo la previgente disciplina del bilancio come legge meramente formale si limitava ad esporre i fattori legislativi di spesa senza poterli modificare - è venuta ad assumere un contenuto sostanziale, potendo incidere direttamente, attraverso rifinanziamenti, definanziamenti o riprogrammazioni, sugli stanziamenti relativi a leggi di spesa vigenti, per un periodo temporale anche pluriennale.

Consequentemente, gli stanziamenti per le finalità in esame sono direttamente determinati dalla Sezione II della legge di bilancio.

³⁵ Il quale, dopo tanti dubbi, aveva sancito definitivamente la responsabilità del gestore sia per i danni occorsi nella fase di risalita, che per quelli verificatisi sulle piste. Invero, per lungo tempo, prima dell'entrata in vigore della legge n. 363/2003, la dottrina si era interrogata sulla possibilità di un'estensione della responsabilità del gestore anche per i fatti verificatisi sulle piste. Vedi G. BONDONI, *Risponde il gestore di impianto sciistico di risalita per insidia non segnalata?*, nota a Trib. Bolzano, 8 novembre 1975, in *Resp. civ. e prev.*, 4, 1977, pp. 611 ss.

³⁶ Precisamente, l'art. 5 del d. lgs. 40/2021 prevede che:

«1. I gestori delle aree sciabili attrezzate sono civilmente responsabili della regolarità e della sicurezza dell'esercizio delle piste e non possono consentirne l'apertura al pubblico senza avere previamente stipulato apposito contratto di assicurazione ai fini della responsabilità civile per danni derivabili agli utenti e ai terzi per fatti derivanti da responsabilità del gestore in relazione all'uso di dette aree.

Per il resto, si osserva che anche nella nuova disposizione il legislatore si limita a prevedere genericamente che i gestori siano “civilmente responsabili”, senza alcuna precisazione circa la natura di tale responsabilità. Sembra, dunque, che il regime giuridico applicabile dipenda ancora una volta da una scelta rimessa all’opera dell’interprete.

A tale proposito, si rammenta che sono varie le soluzioni elaborate in dottrina e in giurisprudenza già sotto la previgente legge³⁷.

Invero, la responsabilità del gestore dell’impianto di risalita è stata declinata sia come contrattuale che extracontrattuale³⁸.

Si è soliti ricostruire la responsabilità contrattuale per infortunio verificatosi sulle piste da sci sulla scorta del contratto atipico di “skipass”³⁹, sia per gli eventuali danni occorsi nella fase di risalita che in quella di discesa, essendosi ormai affermata da tempo la necessità di valutare il rapporto che intercorre tra gestore e utente nel suo complessivo estrinsecarsi, posto che il gestore non si vincola verso l’utente a effettuare un mero trasporto, ma gli mette a disposizione ulteriori servizi, quali la fase di discesa e quanto ad essa connesso. Del resto, «l’unicità del soggetto titolare della pista e dell’impianto di risalita, conduce a ritenere che, con l’acquisto dello skipass, si concluda un contratto riferito non solo al trasporto di persone nella fase di risalita, ma anche

2. Al gestore che non abbia ottemperato all’obbligo di cui al comma 1 si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 20.000 euro a 200.000 euro.

3. Il rilascio delle autorizzazioni per la gestione delle aree sciabili attrezzate è subordinato alla stipula del contratto di assicurazione di cui al comma 1».

³⁷ Sul tema, più diffusamente E. JACOVITTI, *Gestione di aree sciabili e responsabilità civile*, Santarcangelo di Romagna, 2016.

³⁸ Trib. Sulmona, 8 giugno 2011, n. 230, in *Pluris*.

³⁹ Il contratto di skipass è stato definito quale contratto del tempo libero in cui «una parte offre la possibilità di godere di impianti, luoghi all’aperto, attrezzature, particolarmente idonei allo sport o al singolo divertimento che si vuole praticare, unitamente a servizi accessori, mentre il cliente è principalmente tenuto al versamento del corrispettivo, oltre ad obblighi di fare o di non fare, cioè tenere un determinato comportamento». In questi termini, G. CIURNELLI, *I contratti del tempo libero*, in G. CIURNELLI, S. MONTICELLI, G. ZUDDAS, *Il contratto di albergo, il contratto di viaggio, i contratti del tempo libero*, Milano, 1994, p. 281.

Relativamente alla qualificazione di tale contratto, la linea ermeneutica maggioritaria è a favore della sua natura atipica. In giurisprudenza, V. Cass. civ., 6 febbraio 2007, n. 2563, *Giur. it.*, 2007, 11, p. 2443, ove si afferma che «Il contratto di ski-pass - che consente allo sciatore l’accesso, dietro corrispettivo, ad un complesso sciistico al fine di utilizzarlo liberamente ed illimitatamente per il tempo convenzionalmente stabilito - presenta i caratteri propri di un contratto atipico nella misura in cui il gestore dell’impianto assume anche, come di regola, il ruolo di gestore delle piste servite dall’impianto di risalita, con derivante obbligo a suo carico della manutenzione in sicurezza della pista medesima e la possibilità che lo stesso sia chiamato a rispondere dei danni prodotti ai contraenti determinati da una cattiva manutenzione della pista, sulla scorta delle norme che governano la responsabilità contrattuale per inadempimento, sempre che l’evento dannoso sia eziologicamente dipendente dalla suddetta violazione e non, invece, ascrivibile al caso fortuito riconducibile ad un fatto esterno al sinallagma contrattuale».

Con riguardo alla disciplina applicabile, posto che il contratto di skipass ingloba nella sua struttura il negozio tipico di trasporto, senza tuttavia esaurirsi in esso, parte della dottrina appare orientata nel senso di regolare la fase di risalita secondo le norme in materia di trasporto, mentre quella di discesa in base alle generali disposizioni in materia di inadempimento delle obbligazioni. Così, S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, p. 220; R. CAMPIONE, *Attività sciistica e responsabilità civile tra disciplina codicistica, legislazione speciale e regole di diritto sportivo*, Padova, 2009, pp. 107 – 108.

Si segnala, tuttavia, un orientamento della giurisprudenza di merito più recente che ha contestato detto doppio regime di responsabilità, in quanto «una simile conclusione collide con quella teoria, cd dell’assorbimento, seguita dalla giurisprudenza in materia di contratti misti: in forza di tale teoria, infatti, al contratto misto non si estendono le singole discipline delle varie tipologie contrattuali che lo compongono, bensì si applica in via esclusiva la disciplina del tipo negoziale prevalente, ovvero la disciplina del negozio che individua la causa dell’intera operazione negoziale. Il medesimo principio dell’assorbimento può essere esteso al contratto di skipass con la conseguenza che, in punto di responsabilità, ad esso si dovrà applicare un unico regime, che non potrà certo essere quello dettato per il contratto strumentale e secondario di trasporto, bensì dovrà essere quello previsto in via ordinaria dall’art. 1218 cod. civ.» Così, Trib. Trento, 15 maggio 2018, n. 473, in *ForoPlus*.

all'utilizzo della pista di discesa" con la conseguenza che "la responsabilità del gestore è in entrambe le fasi contrattuale"⁴⁰.

In tal caso, si applicherà la disposizione di cui all'art. 1218 c.c., con onere del gestore di provare, per esimersi da responsabilità per carenza manutenzione o insicurezza delle piste, di essere stato oggettivamente impossibilitato ad adempiere o a prevenire infortuni a danno di sciatori per la presenza di una specifica causa impeditiva non riconducibile alla propria sfera di controllo⁴¹.

La responsabilità civile del gestore delle piste da sci, poi, può essere declinata anche quale responsabilità extracontrattuale.

Come noto, posto che, in passato, il criterio di imputazione generale di responsabilità per fatto illecito di cui all'art. 2043 c.c. si è rivelato insufficiente e inadeguato a offrire tutela all'utente danneggiato – dato l'onere probatorio particolarmente gravoso a carico del danneggiato che per lungo tempo ha determinato la frequente assoluzione del gestore⁴² – si è sempre più fatto ricorso a criteri di imputazione alternativi.

Il modello di responsabilità extracontrattuale attualmente più accreditato è senza dubbio quello che attribuisce la responsabilità del gestore nel paradigma di cui all'art. 2051⁴³. Invero, già sotto la previgente legge n. 363/2003, la dottrina ravvisava nei numerosi obblighi posti a capo del gestore un potere – dovere di vigilanza sulla pista da sci che rendono lo stesso assimilabile a un custode⁴⁴.

Relativamente al regime probatorio, si rammenta che, ai sensi dell'art. 2051 c.c., grava sul custode l'onere di liberarsi dalla responsabilità mediante la dimostrazione positiva del caso fortuito, cioè del fatto estraneo alla sua sfera di custodia, avente impulso causale autonomo e carattere di imprevedibilità e di assoluta eccezionalità⁴⁵; costituisce caso fortuito

⁴⁰ Trib. Napoli, 25 gennaio 2011, n. 855, in *Pluris*.

⁴¹ *Ex multis*, Trib. Rieti, 26 gennaio 2022, n. 34, in *Foroplus*.

⁴² Così M. PRADI, voce *Sci alpino*, in *Dig. Disc. Priv.*, vol. XVIII, Torino, 1998, p. 169, ove si osserva che «Come può notarsi dalla casistica, le controversie spesso terminano con l'assoluzione del gestore della pista essendo particolarmente difficile per lo sciatore danneggiato dare lui la prova ex art. 2043 c.c., non solo dell'evento dannoso e del nesso di causalità fra la condotta commissiva od omissiva del gestore e detto evento, ma anche l'esistenza dell'elemento soggettivo della colpa in capo al gestore cioè la sua inosservanza di precise regole di condotta imposte dalle cosiddette fonti formali ovvero della comune prudenza e perizia, sicché molto spesso il danno è destinato a rimanere a carico di chi ha la sfortuna di subirlo». In tal senso anche B. SIEFF, in U. IZZO, G. PASCUIZZI (a cura di), *La responsabilità sciistica. Analisi giurisprudenziale e prospettive dalla comparazione*, Torino, 2006, p. 108, il quale osserva che sono molto più numerose le pronunce volte a riconoscere la responsabilità del gestore per i danni occorsi all'utente nella fase di trasporto a monte.

⁴³ Cass. civ., 19 maggio 2022, n. 16223, in *Giust. Civ. Mass.*, 2022; Cass. civ., 18 gennaio 2006, n. 832, in *Giust. civ. Mass.*, 2006; Trib. Belluno, 14 febbraio 2020, n. 34 in *DeJure*; Trib. Sulmona, 8 giugno 2011, in *DeJure*; Trib. Bolzano, 21 maggio, 2007, in *Resp. civ. e prev.*, 2008, 4, p. 905, con nota di S. VERNIZZI.

⁴⁴ Ai fini dell'applicabilità dell'art. 2051 c.c., come noto, ciò che rileva è l'effettivo potere materiale sulla *res*; un potere al quale inerisce il dovere di controllare la cosa stessa, in modo da impedire che produca danni a terzi. Tale principio, applicato in materia di gestione dell'area sciistica, fa sì che la responsabilità del gestore possa essere affermata anche nell'ipotesi in cui questo non sia proprietario del terreno su cui l'impianto insiste.

⁴⁵ Vedi Cass. civ., 30 giugno 2022, n. 20934, in *Ridare.it*, 2022, ove si afferma che «la responsabilità di cui all'art. 2051 c.c. ha carattere oggettivo, e non presunto, essendo sufficiente, per la sua configurazione, la dimostrazione da parte dell'attore del nesso di causalità tra la cosa in custodia ed il danno, mentre sul custode grava l'onere della prova liberatoria del caso fortuito, rappresentato da un fatto naturale o del danneggiato o di un terzo, connotato da imprevedibilità ed inevitabilità, dal punto di vista oggettivo e della regolarità o adeguatezza causale, senza alcuna rilevanza della diligenza o meno del custode».

Ancora, vedi. Cass., 29 novembre 2006, n. 25243, in *Giust. civ. Mass.*, 2006, p. 11, ove si afferma che «l'attore (...) deve offrire la prova del nesso causale fra la cosa in custodia e l'evento lesivo nonché dell'esistenza di un rapporto di custodia relativamente alla cosa, mentre il convenuto deve dimostrare l'esistenza di un fattore estraneo che, per il carattere dell'imprevedibilità e dell'eccezionalità, sia idoneo ad interrompere il nesso di causalità, cioè il caso fortuito, in presenza del quale è esclusa la responsabilità del custode».

anche la riferibilità dell'evento al fatto del terzo e il fatto dello stesso danneggiato⁴⁶, purché autonomo, imprevedibile ed inevitabile, estraneo cioè alla sfera di controllo del custode.

Meno pacifica, invece, è la qualificazione dell'attività di gestione di un impianto sciistico come attività pericolosa⁴⁷; l'opinione prevalente è nel senso di considerare pericolosa l'attività sciistica, ma non la gestione dell'impianto.

Precisamente – al di là di qualche isolata decisione incline ad applicare il regime di cui all'art. 2050 c.c.⁴⁸ – la giurisprudenza maggioritaria esclude la natura pericolosa dell'attività sulla base del fatto che né si rinviene una qualificazione in tali termini da parte di specifiche norme destinate a prevenire sinistri ed a tutelare l'incolumità pubblica, né risulta tale qualità dell'attività dalla natura delle cose o dei mezzi adoperati⁴⁹.

A ben vedere, tuttavia, a militare per la pericolosità dell'attività esercitata dal gestore vi sarebbero vari elementi: anzitutto, la presenza di numerosi obblighi, sia a livello regionale che statale, previsti a carico del gestore al fine di prevenire i sinistri; poi, la possibilità, statisticamente nota agli operatori del settore, del verificarsi degli incidenti sugli sci, considerata la presenza di numerosi fattori di rischio, quali l'eccessivo affollamento delle piste e la sovrapposizione di diverse tecniche sciistiche, i quali sono oggetto di diversi convegni,

⁴⁶ Vedi il già richiamato Trib. Belluno, 14 febbraio 2020, n. 34. Nel caso di specie, uno sciatore era caduto per la forte velocità precipitando a bordo pista ove vi era un rialzo che lo aveva fatto cadere a terra da un'altezza di 4 metri.

Il tribunale ha escluso la responsabilità in capo al gestore – custode, ravvisando nell'eccessiva velocità tenuta dalla vittima nella discesa della pista un comportamento incauto che ha determinato l'interruzione del nesso causale nei termini prospettati dalla giurisprudenza. Invero, si legge nella motivazione che «E' ragionevole ritenere che un volo di circa 4 metri in altezza non possa che essere la conseguenza della forte velocità sostenuta dall'attore in quanto la presenza del cordolo di neve, indicata da parte attrice come "trampolino", appare di per sé semmai idonea a modificare la sola traiettoria dello sciatore, proiettandola verso l'alto, ma non anche ad aumentarne la forza cinetica; in altre parole appare ragionevole ritenere che un volo di ben quattro metri, tale da determinare un violento impatto contro gli alberi in fase di ricaduta, non possa che esser stato determinato dalla elevata velocità tenuta dallo sciatore che, in caso di velocità moderata, non sarebbe stato verosimilmente protagonista di un volo di tale significativa entità e avrebbe anzi potuto arrestare la sua corsa nell'impatto con il cordolo di neve, anche in considerazione del fatto che lo stesso vi ha impattato dopo la caduta, allorquando si trovava già a terra e, scivolando, ha raggiunto il margine della pista».

⁴⁷ In dottrina, inclini ad inquadrare la responsabilità del gestore nell'alveo dell'art. 2050 c.c.: M. P. PIGNALOSA, *La responsabilità civile*, in G. CASSANO – A. CATRICALÀ (a cura di), *Diritto dello sport*, pp. 312 – 314; G. FANTICINI, *La prevenzione degli infortuni nelle stazioni sciistiche*, cit., pp. 179 ss.; M. BONA, A. CASTELNUOVO, P.G. MONATERI, *op. cit.*, p. 153; L. BERTOLINI, *Le responsabilità penali ed amministrative dei gestori, del personale e degli utenti degli impianti di sci*, in questa *Rivista*, 1, 1989, p. 14.

Di contrario avviso, U. IZZO, *Allocare il costo sociale degli incidenti sui campi da sci: alla ricerca di un senso*, in ID. (a cura di), *La montagna*, vol. I del Trattato *La responsabilità civile e penale degli sport del turismo* (a cura di G. FORNASARI, U. IZZO, L. LENTI, F. MORANDI), Torino, 2013, pp. 34 ss.; M. PISANU, *La responsabilità del gestore di impianti di risalita: trasporto e discesa sulle piste*, in *I diritti del consumatore e la nuova classaction*, Bologna, 2010, p. 445; G. SILINGARDI, M. RIGUZZI, E. GRAGNOLI, *Responsabilità degli operatori turistici*, cit., p., 84; R. CAVANI, *Contratto di trasporto a fune e gestione di piste da sci: profili di responsabilità contrattuale e aquiliana per danni da incidente sciatorio*, (nota a Trib. Modena, 12 novembre 1990), in *Dir. trasp.*, II, 1992, pp. 583 ss.; R. CAMPIONE, *Gestione dell'area sciabile e regole di responsabilità*, nota a Cass. 18 gennaio 2006, n. 832, in *Resp. civ.*, 12, 2006, p. 979; M. COMPORZI, *Fatti illeciti: le responsabilità oggettive*, in P. SCHLESINGER, F. BUSNELLI (a cura di) *Commentario Codice Civile*, Milano, pp. 231 ss.; M. STUCCHI, *Attività sciistica e responsabilità*, in *Dir. Turismo*, 1, 2008, p. 58; M. CALABRESE, *La (doppia) natura della responsabilità del gestore di una pista da sci*, nota a Cass. 10 febbraio 2005, n. 2706, in *Danno e Resp.*, 8, 2005, p. 841.

⁴⁸ Cass. civ., 26 aprile 2004, n. 7916, in *Resp. civ.*, 2004.

⁴⁹ Cass. civ., 26 aprile 2004, n. 7916; Cass. civ., 15 febbraio 2001, n. 2216, in *Dir. trasporti*, 2003, p. 183; Cass. civ., 12 maggio 2000, n. 6113, in *Ginst. civ. Mass.*, 2000, p. 1005; Trib. Belluno, 14 febbraio 2020, in *De jure*; Trib. Venezia, 17 gennaio 2008, n. 2404, in *De jure*.

in cui viene ripetutamente posto l'accento sulla necessità di rendere l'attività in questione più sicura⁵⁰.

Detti elementi – la copiosa normativa in materia di sicurezza e l'elevata possibilità di incidenti – sono notoriamente presi in considerazione dalla giurisprudenza ai fini della qualificazione di un'attività quale pericolosa. In ambito sportivo, si pensi in particolare all'attività di organizzazione di incontri di calcio professionistici, ove gli elementi considerati sono proprio la particolare attenzione del legislatore in materia di norme di sicurezza degli impianti e la notoria frequenza statistica dei fenomeni di violenza negli stadi⁵¹.

Si rammenta che, applicando l'art. 2050 c.c., sul gestore incombe l'onere di provare di aver adottato tutte le misure idonee a prevenire il danno⁵².

Si impone a questo punto una riflessione. Si è visto che anche nella nuova disciplina il legislatore lascia sostanzialmente nelle mani dell'interprete la scelta sul regime da applicare. Occorre, tuttavia, capire quale sarà la tendenza da adesso in poi, posto che la maggiore responsabilizzazione dell'utente operata dalla riforma dovrebbe, in linea di principio, determinare un "alleggerimento" della posizione del gestore e del suo debito di sicurezza nei confronti dell'utenza.

3. La figura del direttore delle piste

Accanto al gestore, la riforma introduce una nuova figura all'art. 9 (*Personale operante nell'area sciabile attrezzata*), ossia quella del direttore delle piste – in passato prevista solo da alcune leggi regionali⁵³ – il quale deve essere individuato dal gestore dell'impianto secondo modalità stabilite dalle Regioni e dalle Province autonome, cui è affidata anche la definizione della formazione della figura del direttore⁵⁴. Le funzioni di direttore delle piste possono essere anche esercitate dal gestore stesso.

⁵⁰ M. BONA, A. CASTELNUOVO, P.G. MONATERI, *op. cit.*, p. 154.

Secondo alcuni interpreti, poi, anche qualora l'attività in questione non possa definirsi *tout court* pericolosa, ben potrebbe assumere tale connotazione quando si svolga in determinate condizioni; e così, la responsabilità del gestore di un comprensorio sciistico potrebbe essere ricondotta nell'alveo dell'art. 2050 c.c. in caso di incidente occorso a uno sciatore nel corso di una normale discesa su pista quando, in concreto, le caratteristiche della medesima presentino indici tali da trarre, *ex post*, la sua pericolosità, ad esempio per la presenza di piloni non protetti, per particolari condizioni del manto nevoso, e così via. Così, G. VALORI, *La responsabilità civile nella gestione di impianti ed eventi*, in F. DELFINI – F. MORANDI (a cura di), *I contratti del turismo, dello sport e della cultura*, Torino, 2010, p. 502.

⁵¹ Tra le varie, non si può non pensare alla nota pronuncia Trib. Torino, 11 novembre 2004, in *Danno resp.*, 2006, pp. 767 e ss., con nota di A. MAIETTA, *Responsabilità dell'organizzatore sportivo per lancio di fumogeni*, relativa al caso del lancio di un fumogeno, verificatosi durante la partita Juventus-Roma, in cui un tifoso della squadra capitolina era stato ferito dalla tifoseria avversaria.

⁵² V. Cass. civ., 19 maggio 2022, n. 16170, in *Ginst. Civ. Mass.*, 2022, ove si afferma che «*La presunzione di responsabilità contemplata dall'art. 2050 c.c. per attività pericolose può essere vinta solo con una prova particolarmente rigorosa, e cioè con la dimostrazione di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno: pertanto non basta la prova negativa di non aver commesso alcuna violazione delle norme di legge o di comune prudenza, ma occorre quella positiva di avere impiegato ogni cura o misura volta ad impedire l'evento dannoso (...)*».

⁵³ l.r. Piemonte, 26 gennaio 2009, n. 2 e successive modifiche; l.r. Val D'Aosta 17 marzo 1992, n. 9.

⁵⁴ Sulla scorta di tale precetto normativo, si segnala, ad esempio, che, con decreto del 5 ottobre 2022, n. 14169, la regione Lombardia ha organizzato e promosso uno specifico corso per "direttore di pista da sci", con conseguente rilascio di apposito diploma e certificazione.

Il direttore ha il compito di porre in essere le più svariate attività: egli promuove, sovrintende e dirige le attività di gestione delle piste, vigilando sullo stato di sicurezza delle stesse; coordina e collabora con il servizio di soccorso sulle piste⁵⁵; segnala al gestore dell'impianto la sussistenza delle situazioni che impongono la chiusura della pista, provvedendovi direttamente in caso di incombente pericolo; indica gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria la cui realizzazione è necessaria affinché la pista risulti in sicurezza e ne sovrintende la realizzazione⁵⁶; coordina e dirige gli operatori addetti al servizio di soccorso, predispone un piano di gestione delle emergenze, in caso di pericolo valanghe, sul proprio comprensorio.

È prevedibile che l'introduzione di tale figura possa sollevare in futuro una serie di questioni in materia di responsabilità. In particolare, occorre capire come si collochi tale terzo soggetto nel riparto di responsabilità tra gestore e utenti; non vi è dubbio che, in termini pratici, questi ultimi avranno qualcun altro da convenire in giudizio oltre al gestore, ma resta da capire cosa esattamente si possa esigere dal direttore delle piste. È evidente, poi, che si porrà anche la questione del configurarsi di una *culpa in eligendo* in capo al gestore⁵⁷.

4. Lo sci agonistico. La ripartizione delle responsabilità tra gestore e organizzatore

Merita qualche cenno la nuova disciplina relativa alle piste di allenamento, alla quale il decreto dedica un'apposita disposizione, ossia l'art. 10, originariamente rubricato "Piste di allenamento" e successivamente – ad opera del correttivo *bis* – "Tracciati di allenamento".

⁵⁵ Salvo – come precisato dalla modifica apportata dal correttivo *bis* – che tale attività non sia stata affidata ai soggetti individuati dall'articolo 29, alla Croce Rossa italiana o alla Croce Bianca italiana, mediante specifiche convenzioni.

⁵⁶ Tale compito si collega con quanto previsto dall'art. 12 del d. lgs. n. 40/2021, il quale – come si è visto – pone in capo al gestore il compito di assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria secondo le disposizioni regionali applicabili, assicurando che le piste rispettino i requisiti di sicurezza e siano dotate della segnaletica prescritta.

⁵⁷ Con riguardo al direttore delle piste, si apre, poi, anche il tema delle funzioni delegabili.

A tale proposito, giova richiamare una pronuncia del giudice di legittimità che ha applicato l'art. 17, lett. a), d.lgs. n. 81/2008 – il quale prevede che la valutazione dei rischi sia adempimento doveroso e non delegabile da parte del datore di lavoro – anche al gestore della pista da sci. Il gestore ha quindi l'obbligo di effettuare un'adeguata valutazione del rischio inerente a quella determinata pista da sci, «senza possibilità di delega, proprio perché tale valutazione rappresenta un prius logico rispetto alla possibilità di conferire a un soggetto terzo la responsabilità in tema di sicurezza della pista». ⁵⁷ Così, Cass. pen., 13 dicembre 2019, n. 50427, in *CED Cass. pen.*, 2020 (nel caso di specie il gestore è stato ritenuto responsabile, a titolo di colpa, per la morte di un utente minore il quale a bordo di uno slittino era fuoriuscito, a causa del fondo ghiacciato, da una pista particolarmente impegnativa per lunghezza, dislivello e pendenza, in un punto privo di protezioni, per poi precipitare a valle ed impattare contro un ostacolo, riportando un trauma cranico cerebrale che ne aveva causato il decesso).

Si rammenta, comunque, che la delega di funzioni da parte del datore di lavoro incide sulle responsabilità penali inerenti alla violazione della normativa in materia di salute e sicurezza, ma non sulla responsabilità civile. Invero, «la titolarità degli obblighi penalmente rilevanti [...] non incide sulla responsabilità per inadempimento dell'obbligo di sicurezza gravante sul datore di lavoro né sulla eventuale responsabilità di quest'ultimo ai sensi dell'art. 2049 cod.civ. [...] In altri termini, la regola generale fissata dall'art. 1228 cod. civ. rende inopponibile al lavoratore la delega di funzioni, operante invece sul versante della responsabilità penale». Così, Cass. civ., 21 settembre 2021, n. 25512, in *Guida al diritto*, 2021, p. 44.

Sulla figura del direttore delle piste, si veda, più diffusamente, L. MUSUMARRA, *Il personale operante nell'area sciabile attrezzata: ruoli e responsabilità*, in questa *Rivista*, 1, 2022, p. 32 e ss.

Rispetto alla disciplina previgente, diverse sono le novità. Anzitutto, la nuova disposizione indica i gestori degli impianti – e non più i Comuni – su richiesta degli sci *club* – quali soggetti deputati ad individuare tratti di pista da dedicare agli allenamenti degli sportivi agonisti, nonché le aree da riservare alla pratica di evoluzioni acrobatiche con lo sci e lo *snowboard*, nelle giornate in cui non si svolgono manifestazioni agonistiche.

È stato inoltre eliminato il numero minimo di tre piste e di almeno tre impianti per l'individuazione dei tracciati di allenamento; attualmente, quindi, il gestore degli impianti può individuarli senza vincoli di sorta.

A differenza della disciplina previgente, che prevedeva solo un generico obbligo di «*separare le piste con adeguate protezioni*», senza però di fatto precisare il soggetto tenuto a rispettarlo, è ora previsto espressamente a carico dei gestori l'obbligo di delimitare i tracciati di allenamento e di apporre le occorrenti segnalazioni di “Pista chiusa”, al fine di impedire l'accesso agli utenti turistici.

La novità più dirompente consiste, tuttavia, nel fatto che la predisposizione di detti tracciati non spetta al gestore, bensì direttamente all'associazione o alla società sportiva che organizza la seduta di allenamento; inoltre, al termine dello svolgimento dell'attività di allenamento, è l'incaricato dall'organizzazione sportiva che deve provvedere a togliere i pali di *slalom* che costituiscono il relativo tracciato e ad eliminare le buche createsi durante l'allenamento. Non manca chi intravede delle criticità in tale scelta, osservando che, in realtà, il gestore appare l'unica figura in grado di mettere in sicurezza i tracciati di allenamento, essendo dotato delle relative capacità e dei rispettivi mezzi tecnici⁵⁸.

La norma ha suscitato delle perplessità anche sul piano delle relative responsabilità, in quanto non indica espressamente il soggetto responsabile della messa in sicurezza, essendo stata eliminata l'originaria dicitura prevista nel testo iniziale del decreto, per cui: «*le piste di allenamento per lo sci alpino e lo snowboard devono essere messe in sicurezza dal gestore degli impianti*»⁵⁹. Alla luce di tale modifica, occorre ammettere che la disposizione non brilla per chiarezza; ciò nonostante, tenuto conto che l'originaria formulazione è stata eliminata e che la predisposizione del tracciato spetta, per espressa previsione, all'organizzatore dell'allenamento, la ripartizione delle responsabilità sembrerebbe così delineata: le misure di sicurezza cui è tenuto il gestore della pista sono relazionate alla “normale” attività sciistica svolta dal pubblico di utenti; l'affidamento dell'impianto in uso esclusivo alla associazione organizzatrice dell'allenamento agonistico, con temporanea interruzione dell'uso pubblico del tracciato e dell'accesso del pubblico, parrebbe comportare il trasferimento al soggetto affidatario del bene anche della responsabilità concernente eventuali incidenti avvenuti all'interno di detta area, in quanto rimane preclusa durante il periodo in questione, qualunque ingerenza di fatto del gestore.

5. Le norme di comportamento degli utenti

⁵⁸ Così, F. PERSIO, *Struttura, finalità e ambito di applicazione del d.lgs. n. 40/2021*, in E. BALLARDINI, G. CESARI (a cura di), *La nuova legislazione sulla sicurezza nelle discipline sportive invernali (d. lgs. 28 febbraio 2021, n. 40)*, Milano, 2022, p. 33.

⁵⁹ *Ibid.*

Gli articoli da 17 a 33 del decreto compongono il Capo III rubricato "Norme di comportamento degli utenti delle aree sciabili", che reca la disciplina di attuazione della delega secondo i principi di cui all'articolo 9, comma 1, lett. *b*), della legge n. 86/2019, in particolare: l'estensione dell'obbligo di indossare il casco protettivo; l'individuazione dei criteri generali per la sicurezza della pratica sportiva in oggetto; la previsione di specifici controlli nonché la definizione del relativo regime sanzionatorio. Tale Capo riprende, con modificazioni, quanto previsto in materia dal Capo III della l. 363/2003.

A ben vedere, è proprio in questa parte del decreto qui che si coglie il cambiamento di prospettiva rispetto al passato; il cospicuo impianto di regole comportamentali dettate per l'utente – letto in combinato disposto con gli obblighi di informazione gravanti sul gestore di cui si è già detto – getta le basi per un decisivo ripensamento dei canoni di responsabilità. Certo, bisognerà vedere come il principio di autoresponsabilità, che permea tutta la nuova disciplina, d'ora in avanti si tradurrà in concreto, e precisamente come verrà applicato nel contenzioso in materia al fine di non rimanere una mera linea guida.

Occorre preliminarmente osservare che manca, nell'impianto definitivo introdotto all'art. 2, la nozione di "utente". In via interpretativa, deve ritenersi che in tale nozione debbano comprendersi coloro che svolgono le attività elencate e definite dall'art. 2 del decreto (quindi lo sci, incluso lo sci di fondo e lo sci alpinismo, nonché lo *snowboard*, il *telemark*, le pratiche esercitate negli *snowpark*, la slitta, lo slittino) e "altre tecniche di discesa" (art. 39) e, in generale, "lo sci nelle sue varie articolazioni" (art. 2, comma 1); sono, inoltre, compresi "altri sport individuati dalle singole normative regionali" (art. 4, comma 1), nonché i "pedoni". Invero, l'art. 25 pone un generale divieto – sia con riguardo al transito dei pedoni, che alla risalita con gli sci ai piedi – salvo ammettere entrambe le categorie di utenti in caso di "urgente necessità" e, con riferimento alla risalita con gli sci ai piedi, anche ove sussista una "previa autorizzazione del gestore dell'area sciabile attrezzata".

Sempre con riguardo all'ambito di applicazione soggettivo della disciplina, è stata evidenziata una criticità del decreto, posto che l'art. 39 - nel riprendere quanto previsto dall'art. 20 della legge n. 363/03 – estende le norme dettate per gli sciatori anche a coloro che praticano lo snowboard, il *telemark* e le altre tecniche di discesa.

Si pongono inevitabilmente alcuni interrogativi, considerato che le disposizioni spesso fanno esplicito riferimento a specifiche categorie di sciatori, a differenza di quanto indicato nella legge n. 363/2003. Un esempio è costituito dall'art. 17 riguardante l'obbligo del casco, il quale si riferisce espressamente alla pratica dello sci alpino, dello *snowboard*, del *telemark*, della slitta e dello slittino: viene da domandarsi se, in forza dell'art. 39, detto obbligo sia da estendersi anche alle "altre tecniche di discesa", quali lo sci alpinismo⁶⁰.

Sotto questo punto di vista, forse il legislatore avrebbe potuto avere qualche accortezza in più nel coordinare al meglio le nuove disposizioni.

5.1. L'estensione dell'obbligo del casco

Tra i tratti salienti della nuova disciplina, si segnala anzitutto l'articolo 17 (*Obbligo di utilizzo del casco protettivo*), che, al comma 1, estende l'obbligo del casco – previsto prima

⁶⁰ Così, R. CRUCIOLI, *op. cit.*, p. 31.

dall'articolo 8 della legge n. 363 solamente per i minori di quattordici anni e limitatamente agli sport disciplinati detta legge (sci alpino e *snowboard*) – ai minori di diciotto anni praticanti, oltre a tali sport, anche il *telemark*, la slitta e lo slittino⁶¹.

L'assenza del casco preclude al minore l'accesso agli impianti di risalita e comporta l'irrogazione della sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 100 euro a 150 euro nei confronti del "responsabile della violazione" (comma 2); viene pertanto elevata la misura dell'ammontare minimo della sanzione, pari, ai sensi della legislazione vigente, a 30 euro. Rimane invariato, invece, l'ammontare massimo della sanzione⁶².

L'estensione dell'obbligo del casco, con innalzamento dell'età "protetta", rappresenta certamente un passo in avanti in termini di sicurezza. Tuttavia, sarebbe stata più opportuna l'estensione di detto obbligo a tutti. Tra l'altro, si osserva che è stato il legislatore delegato a scegliere di limitare l'obbligo ai soli minorenni; limite non imposto dal legislatore delegante, il quale, all'art. 9, comma 1, lett. b), n. 1, della legge n. 86/2019 ha indicato «*l'estensione dell'obbligo generale di utilizzo del casco anche a coloro che hanno superato i quattordici anni d'età, nella pratica dello sci alpino e dello snowboard, in tutte le aree sciabili compresi i percorsi fuori pista*».

Suscita, dunque, perplessità la scelta di introdurre siffatto limite; senza contare che non è da escludersi una violazione dei principi e criteri direttivi dettati dalla legge delega, posto che quest'ultima, nell'ottica di incrementare la sicurezza in ambito sciistico, indica l'estensione dell'obbligo generale del casco "anche a coloro che hanno superato i quattordici anni", con ciò potendosi riferire anche ai maggiorenni.

5.2. Le regole di condotta

Una delle disposizioni più significative del decreto in commento è costituita senza dubbio dall'art. 18 (*Velocità e obbligo di prudenza*), che già nel titolo differisce dal vecchio articolo 9 (*Velocità*), ponendo sin da subito l'accento sull'autodeterminazione dell'utente.

Il comma 1 afferma che lo sciatore è responsabile della condotta tenuta sulle piste da sci e che deve conoscere le disposizioni previste per l'uso delle stesse; tali disposizioni devono essere rese pubbliche mediante affissione da parte del gestore alla partenza degli impianti, alle biglietterie e agli accessi delle piste.

La disposizione prosegue prescrivendo, al comma 2, che lo sciatore deve tenere una condotta che, in relazione alle proprie capacità tecniche, alle caratteristiche della pista e alla situazione ambientale, non costituisca pericolo per l'incolumità propria e altrui. Il riferimento "alle proprie capacità tecniche" non era presente nella disciplina previgente.

⁶¹ Si segnala, peraltro, che le suddette discipline non sono esplicitamente menzionate dalla norma di delega di cui all'art. 9, comma 1, lett. b), n. 1), della citata legge n. 86 del 2019.

⁶² Ai sensi del comma 3, le caratteristiche del casco sono definite con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il competente organo del CONI. In attuazione di tale disposizione è stato emanato il D.M. 30 giugno 2021, recante "Caratteristiche tecniche dei caschi protettivi prescritti per i soggetti di età inferiore ai diciotto anni nell'esercizio della pratica dello sci alpino e dello *snowboard*, del *telemark*, della slitta e dello slittino".

Vi si prevede, tra l'altro, che i caschi per lo sci alpino e lo *snowboard* debbano essere contrassegnati con il marchio CE e rispondere alle prescrizioni tecniche contenute nelle norme UNI EN 1077:2008 e successivi aggiornamenti.

Il comma 3 riproduce sostanzialmente quanto già previsto in passato in ordine alla velocità, che deve essere moderata in presenza di determinate condizioni ambientali (scarsa visibilità, presenza di ostacoli, affollamento, etc.)

Il comma 4, invece, costituisce una significativa novità, prescrivendo «una velocità e un comportamento di prudenza, diligenza e attenzione adeguati alla propria capacità, alla segnaletica e alle prescrizioni di sicurezza esistenti, nonché alle condizioni generali della pista stessa, alla libera visuale, alle condizioni meteorologiche e all'intensità del traffico. Lo sciatore deve adeguare la propria andatura alle condizioni dell'attrezzatura utilizzata, alle caratteristiche tecniche della pista e alle condizioni di affollamento della medesima»⁶³.

Segue l'art. 19 (*Precedenza*), che riprende sostanzialmente quanto già stabilito dall'art. 10 della legge n. 363/2003, con l'unica aggiunta del termine “pericoli” («Lo sciatore a monte deve mantenere una direzione che gli consenta di evitare collisioni, interferenze e pericoli con lo sciatore a valle»)⁶⁴.

Esso sancisce l'obbligo di precedenza a carico degli sciatori che provengono da monte, rispetto a quelli che transitano a valle. Come noto, la prescrizione si giustifica in considerazione del fatto che lo sciatore a monte si trova in una posizione sopraelevata che gli consente di vedere l'intera pista davanti a sé (senza ingombri alla visuale) e, quindi, di rendersi conto delle manovre poste in essere dallo sciatore più a valle e di prevedere le evoluzioni di quest'ultimo e, conseguentemente, di adeguare la propria velocità e traiettoria⁶⁵.

La riforma non apporta modifiche neppure in ordine al sorpasso, posto che l'art. 20 (*Sorpasso*) è identico al vecchio art. 11. Con questa prescrizione il legislatore ha inteso disciplinare il sorpasso lasciando piena libertà di scelta in ordine alle modalità di manovra (“sulla destra o sulla sinistra...”), stabilendo unicamente che lo sciatore in fase di sorpasso deve avere spazio e visibilità sufficiente evitando di creare intralci allo sciatore sorpassato.

Viene poi ribadito che lo sciatore in fase di sorpasso ha l'obbligo di evitare qualsiasi interferenza che possa mettere in difficoltà lo sciatore sorpassato. Anche in questo caso si tratta di rispettare regole di comune prudenza la cui *ratio* è quella di non causare nessun intralcio allo sciatore che si sta sorpassando, cercando altresì di evitare il pericolo costituito da movimenti volontari e involontari del medesimo, anche qualora quest'ultimo sia fermo sulla pista.

Del tutto modificata è, invece, la norma sugli incroci. Invero, l'art. 21 (*Incrocio*) innova il precedente art. 12 della legge n. 363/2003: non più la rassicurante regola della precedenza a destra o in base alla segnaletica che la previgente disposizione mutuava dal Codice della Strada, ma dovere di «*modificare la propria traiettoria e ridurre la velocità per evitare ogni contatto con*

⁶³ Il regime sanzionatorio previsto per i trasgressori dall'art. 33, lett. e), prevede una sanzione amministrativa che può variare da 50 euro a 150 euro.

⁶⁴ Il regime sanzionatorio previsto per i trasgressori dall'art. 33, lett. e), prevede una sanzione amministrativa che può variare da 50 euro a 150 euro.

⁶⁵ App. Napoli, 26 aprile 2019, n. 2313, in *De jure*. Nel caso di specie, una maestra di sci, mentre teneva una lezione collettiva mostrando agli allievi una sequenza di curve di cristiania base sul lato sinistro della pista, sgombro da tracciati sciistici e da altri sciatori, completata l'intera discesa dimostrativa, veniva violentemente investita da uno sciatore, sopraggiunto da monte ad elevata velocità. La Corte d'Appello ha affermato l'esclusiva responsabilità di quest'ultimo, in tal modo riformando la pronuncia gravata nella parte in cui aveva concluso per la sussistenza di un concorso di colpa dell'attrice nella causazione dell'evento.

Vedi anche Trib. Trento, 5 ottobre 2015, n. 918, in *Redazione Giuffrè*, 2016, ove è stato ritenuto che non può non affermarsi l'imprudenza della condotta tenuta dallo sciatore che, senza prima accertare se la pista fosse libera, ha provveduto a continuare la propria discesa anche in presenza di un lieve cambio di pendenza che poteva certamente impedire di visionare in maniera completa quanti sciatori stessero percorrendo la pista.

gli sciatori giungenti da altra direzione o da altra pista». Inoltre, lo sciatore è tenuto a “prendere atto” di chi sta giungendo da altra pista anche se a monte e di assicurarsi, quando si immette in una pista o riparte dopo una sosta, di poterlo fare senza pericolo per sé o per gli altri⁶⁶.

Anche in questa norma è evidente l'intenzione del legislatore di responsabilizzare gli sciatori. Ci si domanda, tuttavia, se la scelta di introdurre per la precedenza una regola più elastica, che lascia sostanzialmente al singolo il compito di adottare una condotta adeguata alle esigenze di sicurezza, sia effettivamente la migliore; è probabile, infatti, che ciò comporterà un aumento del contenzioso in materia di sinistri occorsi negli incroci tra piste, e che l'accertamento sulla responsabilità diventerà più complesso, non potendosi più fare ricorso al criterio della precedenza a destra.

Seguono poi alcune disposizioni che non apportano significative modifiche rispetto al passato.

Precisamente, l'art. 22 (*Stazionamento*) riprende quanto previsto dall'art. 13 della legge n. 363/2003, laddove prevede che gli sciatori: stando devono evitare pericoli per gli altri utenti della pista; sono tenuti a non sostare in luoghi ove possa determinarsi qualche pericolo, ad esempio luoghi con scarsa visibilità; devono liberare la pista in caso di cadute o incidenti; devono segnalare la presenza di un infortunato.

Rispetto alla disciplina previgente, l'art. 22 introduce il profilo relativo alla sosta presso i rifugi: gli sciatori che sostano presso tali strutture (ma anche in “altre zone”, con ciò dunque ricomprendendo qualunque tipo di sosta non legata ad emergenze) debbono posizionare la propria attrezzatura fuori dal piano sciabile al fine di non ostruire la pista e non recare intralcio o pericolo agli altri⁶⁷.

L'art. 23 (*Omissione di soccorso*) riprende puntualmente quanto previsto dall'art. 14 della legge n. 363/2003, punendo con la sanzione amministrativa pecuniaria da 250 a 1.000 euro chiunque - fuori dai casi previsti dal secondo comma dell'articolo 593 c.p. - nella pratica dello sci o di altro sport della neve, trovando una persona in difficoltà non presta l'assistenza occorrente, ovvero non comunica immediatamente al gestore, presso qualunque stazione di chiamata, l'avvenuto incidente.

Anche l'art. 24 del decreto (*Transito e risalita*) riprende quanto previsto dall'art. 15 della legge n. 363/2003, con alcune piccole integrazioni.

Permane il divieto del transito sulle piste a piedi, nonché – ed è questa una delle novità rispetto al testo previgente – con le racchette da neve, salvo casi di particolare urgenza.

Si prevede che la discesa senza sci debba avvenire ai bordi della pista e che durante le gare nonché le sedute di allenamento (altra integrazione rispetto al passato) non si debbano oltrepassare i segnali appositamente posizionati.

Infine, è vietata la risalita con gli sci ai piedi, nonché – ulteriore integrazione rispetto al passato – con le racchette da neve, o con qualsiasi altro mezzo. La risalita è possibile solo

⁶⁶ Il regime sanzionatorio previsto dall'art. 33, lett. e), prevede una sanzione amministrativa che può variare da 50 euro a 150 euro.

⁶⁷ Si tratta di una previsione che era già contenuta nella legge della provincia autonoma di Bolzano 23 novembre 2010, n. 14. Detta legge, all'art. 18, lett. h), prevede che durante la sosta presso i rifugi o altre zone gli utenti sono tenuti a «*sistemare l'attrezzatura (sci, snowboard, bastoncini o altro) fuori dal piano sciabile, in modo tale da non recare intralcio o pericolo ad altre persone*».

Per quanto concerne il regime sanzionatorio, l'art. 33, lett. e), prevede l'applicazione di una sanzione amministrativa da 50 euro a 150 euro.

previa autorizzazione del gestore dell'area sciabile o, in casi di urgente necessità, comunque mantenendosi vicino, quanto più possibile, alla palinatura della pista⁶⁸.

Merita particolare attenzione l'art. 27 (*Percorribilità delle piste in base alle capacità degli sciatori*), che rappresenta un'altra delle disposizioni più innovative del decreto: gli sciatori possono affrontare le piste con un grado di difficoltà commisurato alle proprie capacità fisiche e tecniche e possono percorrere le piste nere esclusivamente se possiedono elevate capacità fisiche e tecniche.

Si conferma ancora una volta la volontà del legislatore di emancipare l'utente dal ruolo marginale tradizionalmente assunto ad uno più attivo: nel momento in cui il gestore segnala adeguatamente la classificazione delle piste, compresa la nera, sta poi allo sciatore compiere un'autovalutazione in ordine alle proprie capacità e, di conseguenza, regolarsi.

È chiaro che la previsione introduce ampi margini di discrezionalità interpretativa; non si esclude che possano generarsi contenziosi riconducibili all'accertamento in concreto del possesso o meno delle capacità fisiche e tecniche adeguate al grado di difficoltà della pista percorsa⁶⁹.

5.3. Lo sci fuoripista

All'interno della riforma, non poteva di certo mancare una norma sullo sci fuoripista, fenomeno ormai sempre più diffuso. Il decreto, all'art. 26 (*Sci fuori pista, sci-alpinismo e attività escursionistiche*) riprende sostanzialmente quanto già previsto dall'articolo 17 della legge n. 363/2003⁷⁰, con alcune novità.

Come l'art. 17, la nuova disposizione anzitutto esclude la responsabilità dei gestori degli impianti per gli incidenti che si verificano nei "percorsi fuori pista serviti dagli impianti medesimi".

Si impongono qui alcune attente riflessioni per stabilire il riparto delle responsabilità tra il gestore e l'utente. Come si è visto, il decreto in commento:

- introduce all'art. 2, lett. n), una definizione di sci fuori pista quale "attività sciistica che viene praticata fuori delle piste, su percorsi liberi, anche utilizzando per la salita gli impianti di risalita nei comprensori sciistici";

⁶⁸ In ordine al regime sanzionatorio, l'art. 33, lett. f), prevede l'applicazione di una sanzione amministrativa da 100 euro a 150 euro.

Per completezza, merita un accenno anche l'art. 25 (Mezzi meccanici) che: ai commi 1 e 2 reca il divieto generale di utilizzo delle piste da sci da parte dei mezzi meccanici adibiti al servizio e alla manutenzione delle piste e degli impianti sciistici, nonché al soccorso, salvi i casi espressamente indicati, ossia fuori dall'orario di apertura o nel caso di necessità e urgenza; al comma 2 prevede l'obbligo per gli sciatori di dare la precedenza a detti mezzi meccanici nei casi sopra. La menzione dei "mezzi di soccorso", costituisce una novità rispetto alla normativa previgente.

Ai sensi dell'art. 33, comma 2, lett. g), i trasgressori di tale norma sono puniti con sanzioni amministrative comprese tra 100 euro e 150 euro.

⁶⁹ Per quanto concerne il regime sanzionatorio, l'articolo 33, lett. i), prevede l'applicazione di una sanzione amministrativa da 250 euro a 1000 euro.

⁷⁰ Il quale disponeva quanto segue:

«1. Il concessionario e il gestore degli impianti di risalita non sono responsabili degli incidenti che possono verificarsi nei percorsi fuori pista serviti dagli impianti medesimi.

2. I soggetti che praticano lo sci-alpinismo devono munirsi, laddove, per le condizioni climatiche e della neve, sussistano evidenti rischi di valanghe, di appositi sistemi elettronici per garantire un idoneo intervento di soccorso».

- introduce agli artt. 6 e 7 una dettagliata disciplina sulla delimitazione delle piste.

Il fuoripista è, quindi, spazialmente individuato alla luce dell'apposizione di delimitazioni a carattere mobile, che è obbligo del gestore curare.

Orbene, si rammenta che gli interpreti, già sotto la precedente legge, hanno individuato tre tipi di fuoripista: cinetico, inconsapevole e volontario⁷¹.

Il primo è il caso del fuoripista involontario e inconsapevole dovuto alla perdita di controllo della traiettoria. Qui non trova applicazione l'automatico sgravio di responsabilità a favore del gestore, il quale è potenzialmente responsabile. Invero, già prima dell'entrata in vigore della legge n. 363/2003, la giurisprudenza non ha mai messo in dubbio che il gestore debba valutare l'eventualità di cadute o di perdite di controllo che determinino la fuoriuscita di pista dello sciatore, e debba risponderne in base ai consueti canoni della prevedibilità, declinati secondo i parametri indicati dagli artt. 2050 e 2051 c.c. Si tratta, con tutta evidenza, di una delicata valutazione, che implica la considerazione dell'eventuale pregressa frequenza di incidenti del medesimo tipo, della possibilità materiale di eliminare gli ostacoli naturali e/o artificiali posti oltre le palinature, dell'incidenza dell'installazione di adeguate protezioni passive, potenzialmente anch'esse fonte di pericolo.

Il secondo caso, più problematico, è quello del comportamento inconsapevole, ma volontario, derivato dalla mancata percezione (colpevole o meno) del superamento del limite della pista; è l'ipotesi dello sciatore che non si avvede di essere diretto verso un tratto innevato posto al di là del perimetro dell'area sciabile, come tale non soggetto agli obblighi di sicurezza del gestore. Ci si domanda se tale tratto possa essere definito un "percorso fuori pista servito dall'impianto", e quindi essere attratto nella esenzione di responsabilità del gestore. A tale proposito, indicazioni utili giungono da un precedente di merito – Trib. Sondrio, sentenza 17 ottobre 2013, n. 313 – il quale ha fissato alcuni importanti principi, affermando che: 1) i gestori delle aree sciabili tra le quali insista un percorso di collegamento (*skiveg*) non possono invocare l'esclusione di responsabilità prevista dall'art. 17 della legge n. 363/2003 per i danni occorsi a uno sciatore precipitato in un dirupo transitando su detto percorso, ove, sebbene il percorso non fosse compreso nell'area sciabile descritta dalle planimetrie allegate alle autorizzazioni all'apertura dell'area sciabile ottenute dai gestori, risulti che prima del sinistro lo *skiveg* fosse regolarmente utilizzato da un numero consistente di sciatori e che gli stessi gestori avevano provveduto alla battitura dello *skiveg* per rendere più sicuro il transito dell'utenza; 2) i gestori delle aree sciabili collegate tramite un percorso di collegamento rispondono solidalmente, sia in via extracontrattuale, in base agli artt. 2043 e 2051 c.c., sia contrattualmente, a seguito dell'acquisto dello *skipass*, nei confronti dello sciatore infortunatosi transitando su tale percorso, ove omettano di segnalare con opportuni cartelli e delimitazioni la circostanza che il tratto di pista è posto all'esterno dell'area sciabile, né, in difetto di tali precauzioni, può essere ascritto allo sciatore infortunatosi un concorso di colpa nella verifica del sinistro in cui è incorso⁷².

⁷¹ U. IZZO, *I confini dell'area sciabile fra legge e affidamento: fuoripista e responsabilità civile*, in questa *Rivista*, 1, 2018, pp. 185 ss.; R. VIGOTTI, *La sicurezza in montagna: doveri e responsabilità nella pratica sciistica*, in questa *Rivista*, 2, 2018, pp. 374 ss.

⁷² La sentenza riguarda un tragico incidente occorso a un turista straniero impegnato a sciare in un comprensorio lombardo.

Nel corso di una mattinata caratterizzata da foschia, il turista percorreva un percorso in solitario, mentre sua moglie seguiva una lezione di sci. Nel discendere, lo sciatore scorgeva la consorte sulla pista situata sul versante opposto della piccola valle ove scorreva la pista che lui stava discendendo, che in realtà era parte di

Il terzo caso è quello del fuoripista consapevole e volontario⁷³; qui, normalmente, è da escludersi la responsabilità del gestore, considerata la piena assunzione del rischio da parte dello sciatore⁷⁴.

Dato il dibattito che si è scatenato intorno alla portata della norma sotto la legge previgente, e l'elaborazione dottrinale di cui si è appena accennato, ci si aspettava forse che il legislatore, in sede di riforma, specificasse meglio a quali condizioni sussista una responsabilità in capo al gestore; e invece, si osserva che il comma 1 dell'art. 26 riprende pedissequamente quanto già previsto dal vecchio art. 17; e di certo, la definizione introdotta all'art. 2, lett. n), di sci fuoripista non è molto di aiuto.

un'area sciabile di competenza di un diverso gestore; decideva quindi di raggiungerla percorrendo un tratto innevato che sembrava collegare le due aree sciabili e che appariva battuto e interessato dal transito di altri utenti.

A metà del tragitto la superficie nevosa cedeva improvvisamente, facendo precipitare in un dirupo lo sciatore che arrestava la sua caduta sul greto di un torrente innevato. Soccorso dalle forze dell'ordine, l'infortunato veniva elitrasmportato in ospedale ove gli venivano diagnosticati un trauma cranico e un politrauma con fratture tali da comportare l'irreversibile perdita dell'uso degli arti inferiori.

Lamentando l'omessa segnalazione del pericolo sotteso alla mancata messa in sicurezza del tratto di collegamento teatro dell'incidente, lo sciatore promuoveva azione contro i gestori di entrambe le aree sciabili collegate dal passaggio in questione nonché contro il Comune che risultava proprietario di una parte del terreno di verificaione del sinistro.

La sentenza ha escluso che il passaggio in questione identificasse un «percorso fuori pista servito dagli impianti» delle aree sciabili coinvolte nella controversia, e lo ha ritenuto parte integrante delle aree sciabili gestite dai convenuti, come tale sottoposto agli obblighi di sicurezza e alle responsabilità precisati dagli artt. 3 e 7 della legge n. 363/2003.

Il Tribunale è giunto a tali conclusioni dopo aver accertato non solo che il collegamento veniva frequentemente utilizzato e che il gestore di una delle due aree aveva dato ordine ai propri addetti di provvedere al livellamento e alla battitura dello stesso col gatto delle nevi, ma anche che la presenza del dirupo occulto e imprevedibile costituiva un'oggettiva insidia per l'utenza. Mancava, invero, qualsivoglia cautela o segnale di pericolo o di divieto; inoltre, il geologo dipendente della comunità montana competente a rilasciare l'autorizzazione delle aree sciabili coinvolte, aveva identificato il tratto in questione quale *ski weg*, ovvero un tratto aperto per consentire il passaggio degli sciatori da una pista all'altra, la cui apertura all'utenza era però stata subordinata ad un'autorizzazione tecnica che nella circostanza risultava non essere mai stata rilasciata.

Di conseguenza, entrambi i gestori sono stati ritenuti responsabili in via sia contrattuale, sia extracontrattuale, in quanto custodi dell'area, per non aver applicato le precauzioni prescritte dalla normativa sulle aree sciabili e per l'inadempimento degli obblighi connessi alla vendita dello *skipass*.

⁷³ Si pensi alla nota vicenda di un grande campione di F1 che, passando da una pista battuta all'altra, ha attraversato un breve, ma fatale, tratto di neve non battuto che nascondeva le rocce contro cui ha urtato prima gli sci e poi la testa e contro cui si è rotto il caschetto. In quel caso è stata esclusa qualsivoglia responsabilità in capo al gestore: invero, gli impianti erano conformi alle norme francesi in vigore, e le riprese dei *device* presenti sul luogo hanno fatto chiaramente intendere che il campione ha scelto, in modo volontario e consapevole, di uscire dal tracciato, decidendo in piena volontà di affrontare un percorso esterno alle piste ed accettando il rischio conseguente.

⁷⁴ Si segnala che lo schema di decreto legislativo recava, al comma 3, un'ulteriore previsione, per cui «i gestori degli impianti e i Comuni possono segnalare i percorsi fuori pista maggiormente praticati». Tale disposizione, tuttavia, è stata soppressa. Invero, dall'esame dei lavori preparatori, sono emerse varie perplessità sul punto. In particolare, si segnala quanto rilevato dal Club Alpino Italiano circa il rischio di attribuire un valore normativo a quella che sarebbe una indicazione turistica: si osserva che «considerando che il comma 1 del medesimo articolo 24 esenta da qualsiasi responsabilità il concessionario e il gestore degli impianti di risalita per gli incidenti che possono verificarsi nei percorsi fuori pista, ne risulterebbe "residualmente" responsabile, sia ai fini civili che penali, il sindaco territorialmente competente che, per la propria "cautela giudiziaria" sarebbe indotto a chiudere l'accesso ai percorsi fuori pista "maggiormente praticati", con ulteriori limitazioni alla libertà di circolazione e frequentazione della montagna, che certamente non rappresenta una delle finalità del provvedimento. Conseguentemente sarebbe auspicabile la soppressione del comma 3 dello schema, lasciando l'indicazione dei percorsi fuori pista maggiormente praticati alle numerose guide pubblicate in argomento». V. la Relazione su alcuni aspetti critici dell'Atto n. 229, consultabile al seguente link https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/249/901/CAI_-_Club_alpino_italiano.pdf

Certo, la disposizione va letta tenuto conto che – come si è già visto – agli artt. 6 e 7 il legislatore si è preoccupato di introdurre una dettagliata disciplina sulla delimitazione delle piste. Ciò dovrebbe contribuire a tracciare con maggior chiarezza il limite tra pista e fuoripista e scongiurare il più possibile il rischio di fuoripista inconsapevole.

Procedendo con la disamina dell'art. 26 del decreto, il comma 2 prescrive che i soggetti che praticano lo sci-alpinismo o lo sci fuoripista o le attività escursionistiche in particolari ambienti innevati (anche mediante le racchette da neve), laddove, per le condizioni nivometeorologiche, sussistano rischi di valanghe, devono munirsi di appositi sistemi elettronici di segnalazione e ricerca, pala e sonda da neve, per garantire un idoneo intervento di soccorso.

Rispetto alla disciplina previgente, l'obbligo di dotarsi di appositi sistemi elettronici viene esteso anche ai praticanti dello sci fuoripista nonché a coloro che effettuano attività escursionistiche anche con racchette da neve. Il riferimento è evidentemente al sistema ARTVA⁷⁵. La nuova disposizione specifica, poi, che la dotazione debba comprendere pala e sonda da neve.

Si osserva che l'art. 17 della legge n. 363/2003 prevedeva l'obbligo di utilizzare unicamente l'ARTVA per favorire un idoneo intervento di soccorso solo laddove sussistano “evidenti rischi di valanghe”. A ben vedere, questo era un precetto non del tutto conforme alle comuni regole di sicurezza dello sci fuori pista in quanto, in presenza di “evidenti” rischi di valanga, non si deve uscire dalle piste battute⁷⁶.

Nella nuova disposizione tale concetto non è più richiamato, facendosi riferimento più genericamente ai “rischi di valanghe”. Tale formulazione, che senz'altro appare più corretta nell'ottica di una maggiore sicurezza, introduce tuttavia un margine di discrezionalità nella determinazione concreta delle situazioni nelle quali è obbligatorio essere muniti di detta attrezzatura, con conseguente potenziale contenzioso. Occorre vedere, a questo punto, come le Regioni si adopereranno per regolamentare nella pratica l'obbligo di utilizzo dell'ARTVA, pala e sonda, magari richiamando come parametro di riferimento la scala di pericolo valanghe.

Ai commi 3 e 4, infine, è previsto che i gestori esponcano quotidianamente i bollettini delle valanghe dandone massima visibilità, e che possano destinare taluni specifici percorsi

⁷⁵ L'apparecchio di ricerca in valanga (comunemente noto come ARVA, Apparecchio di Ricerca in Valanga o, più correttamente, come ARTVA, Apparecchio di Ricerca dei Travolti in Valanga) è uno strumento elettronico utilizzato per la ricerca delle persone travolte in valanga. Lo strumento è sostanzialmente una ricetrasmittente di segnale (priva di funzioni vocali) a corto raggio, che funziona sulla frequenza di 457 kHz. L'apparecchiatura è attivabile in modalità trasmissione e in modalità ricezione (o ricerca). Viene indossata dall'utilizzatore in modalità di trasmissione. Quando sia necessario ricercare uno o più travolti da una valanga, i soccorritori commutano il proprio apparato in modalità ricezione per localizzare il trasmettitore dei travolti.

⁷⁶ Pienamente condivisibile appare quanto osservato da W. FERRANTE, *La nuova legislazione sulla sicurezza nelle discipline sportive invernali*, in *Rassegna dell'Avvocatura dello Stato*, 2022, 2, p. 4, in ordine al fatto che la norma previgente oltre ad essere tecnicamente errata (in quanto nei casi in cui vi è un evidente rischio di valanga ci si deve astenere da tali pratiche o scegliere itinerari dove tale rischio non sussiste), comporta il rischio di produrre un effetto contrario rispetto allo scopo (potendo dedursi che laddove vi è un evidente rischio di valanghe, sia sufficiente munirsi dell'ARTVA per sciare fuori pista in sicurezza, mentre così non è).

Si osserva, tuttavia, che nella L.R. Piemonte 15 dicembre 2021, n. 32, di adeguamento a quanto previsto dal d. lgs. 40/2021, è stata mantenuta la dizione della legislazione precedente. E' da ritenersi che tale disposizione più riduttiva, che richiede evidenti e non solo generici rischi di valanghe, non possa prevalere sulla disposizione nazionale.

per la fase di risalita nella pratica dello sci alpinismo, qualora le condizioni generali di innevamento ed ambientali lo consentano.

E' stato giustamente messo in rilievo che l'esercizio di tale facoltà potrebbe tuttavia presentare numerosi punti critici in relazione alla responsabilità del gestore.

Anzitutto, il gestore, dovendo effettuare la valutazione relativa alle "condizioni generali di innevamento ed ambientali", assumerebbe la responsabilità di indicare come possibile lo svolgimento di un'attività all'interno del c.d. territorio libero; è evidente, infatti, che solo con riferimento a tale ambiente può avere senso la specificazione contenuta nella norma (anche perché all'interno dell'area sciabile gestita già sono presenti obblighi di valutazione simili se non maggiormente pressanti).

Si pone poi la questione della scelta del percorso per la fase di risalita: dato che è possibile interpretare la norma nel senso che tali percorsi siano interni all'area sciabile attrezzata – a ciò, infatti, non osta il disposto dell'articolo 4, che prevede la possibilità di praticare lo sci "nelle sue varie articolazioni" all'interno delle aree sciabili attrezzate – mentre non si comprende a che titolo il gestore di tali aree potrebbe individuare percorsi siti all'esterno, occorre tuttavia considerare che la pratica quotidiana indica come usuale l'esercizio dello sci alpinismo – anche per la fase di risalita – al di fuori delle aree sciabili attrezzate giacché chi pratica tale sport cerca proprio tutto ciò che è esterno alle zone antropizzate ed in uso agli sciatori alpini (secondo la definizione data dall'art. 1 del decreto). Posto quindi che il gestore normalmente individuerà percorsi fuori dai territori di sua stretta competenza, è facile immaginare le conseguenze che potrebbero derivarne dal punto di vista della responsabilità civile e penale⁷⁷.

5.4. Il concorso di responsabilità

Analogamente a quanto stabilito dall'art. 19 della legge n. 363/2003, la nuova disciplina, all'art. 28 (*Concorso di responsabilità*) stabilisce che nel caso di scontro tra sciatori, si presume, fino a prova contraria, che ciascuno di essi abbia concorso ugualmente a produrre i danni eventualmente occorsi⁷⁸.

Giova rammentare che la scelta del legislatore di introdurre una presunzione di concorso di colpa nell'ipotesi di scontro fra sciatori ha già in passato suggerito un confronto tra l'art. 19 legge n. 363/2003 – oggi l'art. 28 del decreto – e l'art. 2054 c.c., in tema di responsabilità per circolazione di veicoli. Infatti, anche il comma 2 dell'art. 2054 c.c. stabilisce che in caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli. Tuttavia, la presunzione del concorso di colpa di cui al comma 2, è temperata dal comma 1, in cui è stabilito che il conducente di un veicolo è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del proprio veicolo se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno.

⁷⁷ In questi termini, R. CRUCIOLI, *op. cit.*, p. 30.

Per quanto concerne il regime sanzionatorio, l'articolo 33, comma 2, lett. b), prevede l'applicazione della sanzione amministrativa da 100 euro a 150 euro per la violazione delle suddette disposizioni.

⁷⁸ Si osserva che tale articolo è rubricato "Concorso di responsabilità" ove l'articolo 19 della legge n. 363 recava la rubrica "Concorso di colpa".

La dottrina si è quindi interrogata circa l'applicabilità o meno di un onere analogo a quello di cui al predetto comma 1 dell'art. 2054 c.c. anche in capo allo sciatore che si trova suo malgrado coinvolto in un incidente sulle piste da sci e agisca in giudizio nei confronti degli altri soggetti interessati per ottenere il risarcimento del danno. Si osserva che, se così fosse, allora il contenuto della prova risulterebbe assai rigoroso, non essendo sufficiente l'accertamento in concreto della responsabilità dell'altro soggetto coinvolto nello scontro, essendo invece necessario che lo sciatore danneggiato fornisca altresì la dimostrazione di essersi pienamente uniformato alle norme di condotta ed a quelle di comune prudenza⁷⁹: con la conseguenza che quest'ultimo riuscirebbe ad ottenere, nella maggior parte dei casi, soltanto la metà del risarcimento del danno subito, potendo addirittura vedersi costretto a sopportare la metà di quello eventualmente riportato dallo sciatore che abbia cagionato lo scontro⁸⁰.

Si reputa dunque che *«la presunzione di pari responsabilità prevista in caso di scontro tra veicoli dall'art. 2054 comma 2 c.c., nonostante l'assonanza letterale non può essere traspota negli scontri tra sciatori, ove si consideri la netta distinzione di contesti normativi di riferimento. Mentre il conducente del veicolo è sottoposto ad un criterio di responsabilità aggravato, espresso dalla formula "se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno" (cfr. art. 2054 comma 1 c.c.), lo sciatore è, al contrario, sottoposto all'ordinario criterio di responsabilità di cui all'art. 2043 c.c.»*⁸¹.

Giova richiamare anche una recente pronuncia, relativa al caso di uno sciatore travolto da un altro che si trovava alle sue spalle ed effettuava una manovra di sorpasso⁸². Nell'accogliere la richiesta risarcitoria dell'attore, il Tribunale ha sì ricordato la similitudine tra la presunzione di colpa *ex art. 19* legge n. 363/2003 e la presunzione di cui all'art. 2054, comma 2, cc., ma osservando che *«per superare la presunzione di pari responsabilità prevista in caso di scontro tra sciatori, occorre meno di quanto non sia previsto dall'analoga presunzione prevista in caso di scontro di veicoli e, in particolare, può assumere rilievo dirimente anche il solo accertamento di una colpa particolarmente pregnante di uno dei due sciatori, pure in mancanza di elementi istruttori precisi sulla condotta posta in essere dall'altro. In sostanza, lo sciatore che, pure non riuscendo a fornire la prova di avere fatto tutto il possibile per evitare l'incidente e di avere rispettato pienamente tutte le norme comportamentali specifiche e*

⁷⁹ Lo osserva R. CAMPIONE, *Le nuove norme in materia di responsabilità e sicurezza nell'attività sciistica*, in *Contr. e impresa*, 3, 2004, p. 1342; vedi anche E. BALLARDINI, *La legge n. 363/2003 in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali*, in U. IZZO E G. PASCUZZI (a cura di), *La responsabilità sciistica. Analisi giurisprudenziale e prospettive dalla comparazione*, cit., pp. 36-37.

⁸⁰ Cfr., E. BALLARDINI, *La legge n. 363/2003 in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali*, cit., p. 41. Nello stesso senso R. CAMPIONE, *Attività sciistica e responsabilità civile tra disciplina codicistica, legislazione speciale e regole di diritto sportivo*, cit., p. 178.

⁸¹ Trib. Rovereto, 21 ottobre 2009, in *Resp. civ. e prev.*, 4, 2010, p. 883, con nota di S. VERNIZZI.

Osserva E. CASALE, *La responsabilità civile nel caso di scontro tra sciatori*, in U. IZZO - G. PASCUZZI (a cura di), *La responsabilità sciistica. Analisi giurisprudenziale e prospettive dalla comparazione*, cit., pp. 188 ss., che, da un'analisi della tendenza giurisprudenziale dominante, risulta tuttavia che l'operatività della regola di cui all'art. 19 (oggi traspota nell'art. 28) sia limitata a determinati casi soltanto: invero, potendo verificarsi incidenti nei quali i soggetti coinvolti provengono da traiettorie convergenti sulla medesima quota ed altri nei quali lo sciatore "a monte" raggiunga e superi lo sciatore "a valle", la presunzione sul concorso di colpa dovrebbe soccorrere esclusivamente negli scontri del primo tipo, in considerazione del fatto che, con riferimento a quelli del secondo, non potrebbe invero trascurarsi l'esistenza di una ragionevole presunzione di responsabilità che può desumersi dalla lettura congiunta delle disposizioni in materia di precedenza e di sorpasso a carico dello sciatore che effettua il sorpasso, responsabile dei danni prodotti nello scontro, a meno che non risulti che lo sciatore "a valle" abbia compiuto movimenti imprevedibili mentre veniva sorpassato. Invero, una palese violazione della regola che impone allo sciatore a monte di mantenere una direzione che gli consenta di evitare collisioni o interferenze con lo sciatore a valle sarebbe di per sé idonea a superare la presunzione posta dall'art. 19 per il caso di scontro tra sciatori.

⁸² Trib. Bolzano, 13 febbraio 2020, n. 181, in *Pluris*.

di prudenza generica va esente da responsabilità, qualora risulti che l'altro sciatore abbia posto in essere una violazione di un obbligo fondamentale e cruciale per la sicurezza sulle piste da sci»⁸³.

Dalla prassi applicativa, si desume dunque che lo sciatore coinvolto in un incidente sulle piste che agisce in giudizio per ottenere il risarcimento di un danno sia gravato da oneri probatori meno gravosi rispetto al conducente di un veicolo che si trova coinvolto in un incidente stradale.

5.5. L'obbligo assicurativo

L'elevato numero di sciatori che frequentano le piste da sci ha spinto il legislatore ad introdurre, all'interno della normativa sulla sicurezza, una specifica disposizione che offra all'utente la possibilità di un'ampia tutela risarcitoria in caso di sinistri sciistici, introducendo l'assicurazione obbligatoria per gli sciatori.

Invero, l'art. 30 prevede che lo sciatore posseda una assicurazione in corso di validità che copra la propria responsabilità civile per danni o infortuni causati a terzi. La norma pone l'obbligo in capo al gestore delle aree sciabili attrezzate, con esclusione di quelle riservate allo sci di fondo, di mettere a disposizione degli utenti, all'atto dell'acquisto del titolo di transito, una polizza assicurativa per la responsabilità civile per danni provocati alle persone o alle cose.

L'obbligatorietà dell'assicurazione, prevista in passato solo da alcune leggi regionali, rappresenta senz'altro una delle principali novità del decreto, che riprende la prassi ormai consolidata esistente presso tutti gli impianti sciistici, i quali già attualmente offrono la possibilità di stipulare un'assicurazione per la giornata o per il periodo di sci corrispondente alla durata dello *skipass*.

Ne deriva che chi vuole intraprendere l'attività sciistica oggi non può più farlo senza dotarsi preventivamente di un'apposita polizza il cui mancato possesso potrà essere sanzionato con una sanzione amministrativa da euro 100 a 150. È espressamente previsto che l'obbligo dell'assicurazione riguardi soltanto lo sci alpino, con esclusione del fondo.

La mancata stipula preventiva della polizza può essere colmata stipulando quella messa a disposizione dal gestore dell'impianto.

Si osserva che la norma non prevede, a differenza di quanto previsto in materia di RC auto, un massimale minimo in caso di sinistro e neppure si approfondiscono i requisiti contrattuali minimi della polizza; spetta dunque allo sciatore effettuare una adeguata e preventiva indagine sugli strumenti assicurativi a sua disposizione per tutelare al meglio sé stesso e gli altri. A tale proposito, non può non rilevarsi come l'indicazione di un massimale minimo obbligatorio sarebbe stata certamente opportuna al fine di rendere effettiva la tutela assicurativa.

Giova evidenziare, infine, che non sono tenuti a stipulare la polizza da sci: coloro che hanno già una polizza RC capofamiglia, perché generalmente essa copre anche i danni causati dallo svolgimento di attività sportive (ma è bene verificare caso per caso); gli iscritti alla Federazione Italiana Sport Invernali, in quanto l'adesione annuale comprende già la polizza RC.

⁸³ V. anche Trib. Bolzano, 24 luglio 2020, n. 620, in *DeJure*.

5.6. Il divieto di sci in stato di ebbrezza

L'art. 31 rappresenta un'altra delle importanti novità del decreto.

Il divieto ivi contenuto, diversamente dall'estensione dell'obbligo del casco, non è stato prefissato dal delegante, costituendo piuttosto una scelta del delegato che può comunque considerarsi attuazione del generico obiettivo di cui all'art. 9, comma 1, lett. b) n. 3), della legge n. 86/2019, che prevede «*l'individuazione dei criteri generali di sicurezza per la pratica dello sci-alpinismo e delle altre attività sportive praticate nelle aree sciabili attrezzate, nonché di adeguate misure, anche sanzionatorie, che garantiscano il rispetto degli obblighi e dei divieti stabiliti e il pieno esercizio delle suddette discipline sportive in condizioni di sicurezza, senza nuovi o maggiori oneri a carico dei gestori*»⁸⁴.

Chiunque frequenti la montagna sa bene che nelle pause presso i rifugi gli utenti consumano spesso sostanze alcoliche ad alta gradazione: il classico grappino, *punch* o bombardino dopo pranzo, o gli *happy hour* prima dell'ultima discesa, fanno infatti parte del rituale di una giornata sugli sci.

L'incremento, tuttavia, degli incidenti per utilizzo di alcool ha mosso il legislatore ad adottare una norma simile a quella del Codice della Strada.

Sempre più evidente, dunque, nel decreto in commento, è l'equiparazione delle piste da sci alle strade; con il diffondersi della pratica sciistica e l'aumento del numero degli sciatori, non è difficile ravvisare, infatti, un'analogia tra il traffico veicolare e il traffico di utenti sulle piste.

⁸⁴ Invero, si osserva che qui il delegante – a differenza che nei punti di cui alla lett. b) n. 1) e 2) in cui pone norme di dettaglio, prescrivendo puntualmente l'estensione dell'obbligo del casco e l'adozione del defibrillatore – pone finalità dai confini molto ampi e sostanzialmente lasciati alla determinazione del legislatore delegato. Si tratta, del resto, di un fenomeno molto comune.

Sul punto, brevemente, si rammenta che la Corte Costituzionale ha affermato che la legge delega, fondamento e limite del potere legislativo delegato, non deve contenere enunciazioni troppo generali o comunque inidonee a indirizzare l'attività normativa del legislatore delegato, ma ben può essere abbastanza ampia da preservare un margine di discrezionalità, e un corrispondente spazio, entro cui il Governo possa agevolmente svolgere la propria attività di riempimento normativo, la quale è pur sempre esercizio delegato di una funzione legislativa (sentenza n. 104/2017). L'indicato parametro è da ritenersi soddisfatto allorché siano date al legislatore delegato delle direttive vincolanti, ragionevolmente limitatrici della sua discrezionalità, e delle indicazioni di contenuto sulla disciplina delegata, restando così demandata al Governo la realizzazione, secondo modalità tecniche prestabilite, delle esigenze, delle finalità e degli interessi considerati dal delegante (sentenza n. 158/1985).

In considerazione della varietà delle materie riguardo alle quali si può ricorrere alla delega legislativa, non è possibile enucleare una nozione di principi e criteri direttivi rigida e valevole per tutte le ipotesi né il Parlamento, nell'approvare una legge di delegazione, è tenuto a rispettare regole metodologicamente rigorose (sentenze nn. 98/2008 e 340/2007). Una sufficiente determinazione dei principi e dei criteri direttivi deve essere comunque rinvenuta nelle leggi di delegazione per poterle ritenere conformi all'art. 76 Cost., dal quale discendono, da una parte, il vincolo della legge delegata ai criteri direttivi della delega e, dall'altra, l'obbligo del legislatore delegante di definire l'oggetto della delega e di indirizzare l'attività normativa del Governo. Il livello di specificazione dei principi e dei criteri direttivi può in concreto essere diverso da caso a caso, anche in relazione alle caratteristiche della materia e della disciplina su cui la legge delegata incide (ordinanza n. 134/2003). La ricognizione della giurisprudenza della Corte Costituzionale è di R. NEVOLA – D. DIACO, *La delega della funzione legislativa nella giurisprudenza costituzionale*, consultabile al [link](https://www.cortecostituzionale.it/documenti/convegni_seminari/stu_309.pdf) https://www.cortecostituzionale.it/documenti/convegni_seminari/stu_309.pdf.

Certamente, nel caso che ci occupa, siamo dinanzi a una materia estremamente tecnica e specifica; si comprende, pertanto, la scelta del delegante di dettare – accanto ad alcune norme più specifiche – principi e indirizzi più ad ampio respiro, demandando al delegante la scelta delle regole più opportune a realizzare gli obiettivi prefissati.

Il comma 1 dell'art. 31 vieta la pratica dello sci a chi si trovi in stato di ebbrezza a seguito dell'uso di bevande alcoliche e di sostanze tossicologiche.

Ai sensi del comma 2, gli sciatori possono essere sottoposti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili. Il controllo alcolemico e tossicologico sulle piste da sci potrà essere effettuato da Polizia, Carabinieri, Guardia di finanza e, infine, Polizia locale nello svolgimento del servizio di vigilanza e soccorso nelle località sciistiche.

Tali organi, ai sensi del terzo comma, *«hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con gli strumenti e le procedure previste dall'articolo 379 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495»* (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada).

La sanzione – prevista dall'art. 33, lett. *m*) – non è grave come quella prevista dagli articoli 186 e 187 del codice della strada: essa è “solo” amministrativa ed è variabile tra 250,00 euro 1.000,00 euro; il ritiro dello *skipass* è previsto unicamente per casi di particolare rilievo o per reiterazione della condotta trasgressiva.

A ben vedere, la disposizione in commento solleva un interrogativo che ha suscitato varie discussioni: invero, ci si domanda se l'assunzione di alcool sia vietata in assoluto, oppure se sia consentita entro un determinato limite, e precisamente, se per analogia possa farsi riferimento alla soglia dello 0,5% prevista per i guidatori.

Orbene, la tesi per cui il divieto sia da intendersi assoluto muove dal rilievo per cui nella norma non è espressamente previsto alcun limite, e il richiamo all'art. 379 DPR 495/1992 è in fondo strettamente limitato agli “strumenti” e “procedure” ivi previsti, dovendosi quindi escludere i limiti ivi indicati⁸⁵.

La tesi, a ben vedere, appare poco persuasiva. Invero, la sussistenza di alcuni limiti, oltre a sembrare più ragionevole⁸⁶, si può desumere da una lettura attenta della norma.

Anzitutto, il primo comma prevede che *«È vietato sciare in stato di ebbrezza in conseguenza di uso di bevande alcoliche e di sostanze tossicologiche»*; non è vietato, dunque, sciare dopo la mera assunzione di bevande alcoliche o sostanze tossicologiche (di queste ultime si dirà più avanti), ma è vietato sciare in una condizione specifica, ossia lo “stato di ebbrezza”.

Tale soluzione viene avvalorata dal fatto che, laddove il legislatore prevede un divieto assoluto, usa ben altra formulazione: invero, all'art. 186 *bis* c.d.s., prevede per che i conducenti di età inferiore a ventuno anni, per i neo-patentati e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o cose *«E' vietato guidare dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste»*.

Occorre, a questo punto, capire quando lo “stato di ebbrezza” rilevante in ambito sciistico venga raggiunto.

A tale proposito, soccorre il terzo comma dell'art. 31, che rinvia all'art. 379 del DPR 495/1992, il quale, al primo comma, prevede che *«L'accertamento dello stato di ebbrezza ai sensi dell'articolo 186, comma 4, del codice, si effettua mediante l'analisi dell'aria alveolare espirata: qualora,*

⁸⁵ In questi termini, C. BUSATO, Convegno su *La riforma delle discipline sportive invernali*, cit. Appare orientato a intendere il divieto come assoluto anche F. PERSIO, *Struttura, finalità e ambito di applicazione del d.lgs. n. 40/2021*, cit., 20.

⁸⁶ La stessa dottrina incline a interpretare il divieto come assoluto auspica l'introduzione di precise soglie, rendendosi conto che, così intesa, la norma è troppo severa ed estremamente gravosa per l'indotto turistico ed economico; in particolare, è penalizzante per coloro che hanno sempre fatto un uso corretto delle bevande alcoliche, nonché per i titolari di esercizi che somministrano le stesse bevande. Così, F. PERSIO, *op. cit.*, 21.

in base al valore della concentrazione di alcool nell'aria alveolare espirata, la concentrazione alcoolemica corrisponda o superi 0,8 grammi per litro (g/l), il soggetto viene ritenuto in stato di ebbrezza».

Il tasso alcoolemico, dunque, è determinato grazie a tale rinvio; si evidenzia, tuttavia, la possibilità di un conflitto interpretativo in ordine alla soglia da prendere in considerazione.

Invero, la norma regolamentare riporta tuttora il valore di 0,8 grammi per litro, mentre avrebbe dovuto essere aggiornata, ai sensi dell'art. 6, comma 3, legge 30 marzo 2001, n. 125 (Legge quadro in materia di alcol e di problemi alcol correlati), in virtù del quale, a 3 mesi dalla data di entrata in vigore della legge, il Governo avrebbe dovuto adottare una modifica al comma 1 dell'art. 379 del regolamento di esecuzione ed attuazione del codice della strada, portando la concentrazione alcoolemica da 0,8 g/l a 0,5 g/l.

Diversamente, nella norma primaria, ossia l'art. 186 c.d.s., l'abbassamento della soglia a 0,5 g/l è avvenuto, precisamente per opera della legge 1° agosto 2003, n. 214 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada"⁸⁷. Invero, il legislatore, tenuto conto dei valori previsti dagli altri stati europei e dagli studi clinici in materia, ha modificato l'anacronistico limite all'epoca vigente al fine di contrastare sempre di più il fenomeno delle cosiddette stragi del sabato sera.

Considerato che nell'ambito della circolazione stradale la soglia minima è, in definitiva, 0,5 g/l, sarebbe ragionevole ritenere che essa sia da applicarsi anche in ambito sciistico; anche se, a rigore, il rinvio da parte del decreto in commento è all'art. 379 che, non essendo stato aggiornato, fissa ancora la soglia a 0,8 g/l.

Sarebbe opportuno a questo punto un intervento chiarificatore del legislatore, al fine di evitare possibili conflitti interpretativi; è un peccato che non si sia colta l'occasione con il correttivo *bis*.

Un'ultima considerazione. È bene sottolineare che l'art. 31 del decreto in commento non impedisce agli esercenti di vendere bevande alcoliche, ma cerca di regolare il consumo delle stesse. Pertanto, fatti salvi gli specifici titoli di responsabilità già previsti da norme attualmente vigenti (es., divieto di somministrazione di bevande alcoliche a persona in stato di manifesta ubriachezza di cui all'art. 691 c.p., etc.), non risulta configurabile alcuna responsabilità in capo all'esercente che somministri bevande alcoliche a un soggetto che si appresti a sciare. Sul punto, si consideri peraltro che nei rifugi accedono anche meri accompagnatori o, comunque, soggetti che hanno già sciato e che successivamente al consumo di alcolici non tornano a sciare. Certamente, sarebbe opportuna una chiara informativa in prossimità di baite e locali ad alta quota per ricordare gli avventori le nuove regole.

⁸⁷ L'art. 186 c.d.s. distingue tre fasce sanzionatorie. Qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l), è prevista l'ammenda da euro 500 a euro 2000, e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre a sei mesi. Qualora il tasso alcoolemico superi lo 0,8, la condotta diviene penalmente rilevante. Se il tasso alcoolemico è superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), è prevista l'ammenda da euro 800 a euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno. Qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), è prevista l'ammenda da euro 1.500 a euro 6.000, l'arresto da tre mesi ad un anno e la sospensione della patente di guida da uno a due anni.

Passando, invece, allo sci sotto l'effetto di sostanze tossicologiche, giova evidenziare che, anche qui, la condotta punibile non è la mera assunzione della sostanza, ma lo stato di alterazione derivante dall'uso della stessa, così come del resto nel Codice della Strada, ove l'art. 187, punisce «*Chiunque guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti*». A tale proposito, giova richiamare una recente pronuncia della Suprema Corte – che sul punto svolge alcune considerazioni trasponibili all'ambito sciistico – ove si afferma espressamente che, per contestare la guida sotto effetto di sostanze stupefacenti, «*non è sufficiente solo la positività alla sostanza (...) essendo necessario che lo stato di alterazione psico-fisica sia conclamato e derivi dall'uso di droghe*»⁸⁸. Secondo la Cassazione, la scelta legislativa di ancorare la punibilità a presupposti diversi da quelli previsti per la guida in stato di ebbrezza (per configurare la quale è sufficiente porsi alla guida dopo aver assunto alcool oltre una determinata soglia) «*trova la sua ratio nell'apprezzamento della ritenuta maggior pericolosità dell'azione rispetto al bene giuridico tutelato della sicurezza stradale, che implica l'assenza di ogni gradazione punitiva a fronte dell'accertata alterazione psicofisica causata dall'assunzione di stupefacenti*».

Certo, è agevole osservare che tale ragionamento potrebbe giocare anche a favore dell'assuntore qualora “regga” senza alterazioni manifeste l'uso delle droghe; elemento che, invece, non rileva per l'alcool, dove la punibilità scatta comunque al superamento della soglia prefissata a prescindere dalla sussistenza di uno stato di alterazione.

5.7. I soggetti deputati al controllo e il regime sanzionatorio

Competenti al controllo delle norme previste dal Capo III sono i soggetti indicati dall'art. 29 (*Soggetti competenti per il controllo*), di cui già si è accennato (*supra*, § 2.1.), ossia la Polizia di Stato, nell'Arma dei Carabinieri, nel Corpo della Guardia di finanza, nonché i Corpi di polizia locale.

La disposizione in commento riprende, con alcune modifiche, quanto previsto dall'articolo 21 della legge n. 363/2003. Si osserva che essa, tuttavia, non contiene la disposizione (di cui al comma 2 del citato articolo 21) che attribuisce ai maestri di sci il compito di segnalare la condotta dello sciatore che costituisca pericolo per l'incolumità altrui.

I medesimi soggetti irrogano le relative sanzioni, indicate dall'art 33 (Regime sanzionatorio). Recependo l'espressa indicazione del delegante, il decreto legislativo ha introdotto nuove sanzioni, inserendo anche la possibilità per le Regioni ed i Comuni di adottare ulteriori prescrizioni finalizzate a garantire la sicurezza ed il migliore utilizzo delle piste e degli impianti.

Nel caso di violazioni reiterate o di particolare gravità, in aggiunta alla sanzione pecuniaria, è previsto il ritiro dello *skipass* giornaliero o alla sospensione fino ad un massimo di tre giorni. Il trasgressore potrà ottenere un documento valido per l'uso degli impianti necessari per consentirgli il rientro al domicilio. In caso di “ulteriore reiterazione”, lo *skipass* può essere definitivamente ritirato; si presume che qui il decreto faccia riferimento ad eventuali *skipass* aventi efficacia di più giorni, settimanali o anche stagionali. Si tratta di

⁸⁸ Cass. pen., 2 febbraio 2021, n. 3900, in *in Arch. giur. circ. ass. e resp.*, 2021, 3.

un'importante novità, volta ad impedire ai trasgressori seriali di porre in pericolo la propria ed altrui integrità fisica⁸⁹.

6. Le norme a favore delle persone con disabilità

Da ultimo, ma non in termini di importanza, si segnala la previsione di norme specifiche sulla partecipazione alle pratiche sportive invernali da parte delle persone con disabilità.

Precisamente, gli articoli da 34 a 38 (inseriti nel Capo IV, "Normativa a favore delle persone con disabilità") concernono: l'individuazione delle diverse categorie di sciatori con disabilità; la figura dell'eventuale accompagnatore; le modalità che consentono l'individuazione degli sciatori disabili e degli accompagnatori; il diritto di precedenza; l'obbligo di utilizzo di un casco protettivo omologato.

Gli articoli in esame si pongono in attuazione di uno specifico criterio direttivo di delega, in base al quale la revisione della normativa sulle pratiche sportive invernali deve anche essere intesa a favorire la partecipazione alle stesse da parte delle persone con disabilità.

L'articolo 34 individua le seguenti categorie di sciatori con disabilità: soggetti che sono in grado di sciare in piedi (*standing*); sciatori che stanno seduti utilizzando particolari attrezzature (*sitting*); sciatori che hanno necessità di un accompagnatore ("trasportati"). Quest'ultima categoria, come specifica il comma 1 dell'articolo 35, è costituita dalle persone con disabilità la cui condizione pregiudichi la pratica sciistica in autonomia e sicurezza.

Ai sensi del comma 2 dello stesso articolo 35, la funzione di accompagnatore può essere anzitutto svolta da maestri di sci specializzati per tale accompagnamento, da personale formato da associazioni sportive operanti nell'ambito della disabilità ed iscritte nell'apposita sezione del Registro nazionale delle attività sportive dilettantistiche: in alternativa, la disposizione prevede anche la possibilità che detta funzione possa essere svolta da qualunque altro soggetto indicato dalla persona con disabilità quale suo accompagnatore; dunque – si presume – anche un soggetto non necessariamente specializzato⁹⁰.

⁸⁹ Per completezza, si segnala, sempre all'interno del Capo II, l'art. 32 (*Parametri per la valutazione della qualità dei comprensori sciistici*), che demanda ad un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri o dell'Autorità delegata in materia di sport la definizione di parametri per la valutazione della qualità dei comprensori sciistici da parte delle Regioni e le Province autonome. Il decreto è emanato previo accordo in sede di Conferenza unificata (disciplinata dall'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997). I parametri per compiere tale valutazione dovranno considerare le condizioni generali degli impianti e delle piste nonché la loro specifica sostenibilità ambientale, attraverso una griglia di valutazione che prevede cinque categorie cinque valori espressi (categorie di qualità) in termini di un numero corrispondente di "fiocchi bianchi".

La norma non prevede alcun termine per l'emanazione del decreto, che, ad oggi, non è ancora stato emanato.

⁹⁰ Vi è chi intravede in tale previsione la consapevolezza del legislatore circa l'insufficienza delle strutture e delle risorse umane professionalmente dedicate all'assistenza delle persone con disabilità. Così, M. DE PAMPILIS, *La protezione delle persone con disabilità nel d.lgs. n. 40/2021*, in E. BALLARDINI – G. CESARI (a cura di), *La nuova legislazione sulla sicurezza nelle discipline sportive invernali (d. lgs. 28 febbraio 2021, n. 40)*, Milano, 2022, p. 162, al quale si rimanda per una disamina più approfondita sul Capo IV.

L'articolo 36 prescrive che le persone con disabilità siano individuabili, imponendo alle stesse l'obbligo di indossare una pettorina arancione, e ai relativi accompagnatori di recare la scritta "guida" sia sull'avambraccio sia sul retro della giacca.

Particolarmente significativo è l'art. 37, il quale sancisce un vero e proprio diritto di precedenza dei disabili: essi, infatti, devono avere la precedenza sugli sciatori normodotati, e questi ultimi, in fase di discesa, devono riservare alle persone con disabilità particolare attenzione, salvaguardandone gli spazi di percorso e le traiettorie di discesa.

Si tratta di una disposizione molto importante, grazie alla quale il diritto di precedenza del disabile non rappresenta più un mero dovere morale a discrezione degli utenti secondo il buon senso e l'umana cortesia, bensì diventa una pretesa legalmente tutelata.

L'articolo 38, poi, richiede che le persone con disabilità utilizzino, ai sensi dell'articolo 15, un casco protettivo omologato.

Tali norme rappresentano senza dubbio un passo in avanti; tuttavia, non può non rilevarsi come, per garantire effettivamente a tutti l'accesso alla pratica sportiva, sarebbero necessari ulteriori interventi. A tale riguardo, si segnala che, in sede di audizione nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo, il Comitato Italiano Paralimpico aveva sollecitato la previsione di norme che favoriscano maggiormente l'accessibilità a favore dei disabili⁹¹, in particolare: individuazione di posteggi riservati ai disabili situati in prossimità degli "imbarchi" seggiovia / cabinovia o comunque con essi collegati tramite ascensori, scale mobili o servizi navetta; casse degli impianti accessibili ai disabili, preferibilmente con corsie dedicate; esistenza di strutture ricettive (rifugi, bar, servizi igienici) sulle piste prive di barriere architettoniche e con dotazione di almeno una sedia con ruote; accessi al *domain skiable* con le attrezzature degli sciatori disabili (gusci/monosci) e possibilità di rimessare le sedie a ruote ed altre attrezzature; chiare e preventive indicazioni degli eventuali impianti inaccessibili allo sciatore disabile, con indicazione della motivazione; dispositivi specifici sugli impianti di risalita che facilitino (o in alcuni casi consentano) l'accesso all'impianto stesso e la relativa discesa, tra cui anche: delle porte di ingresso automatico più ampie al posto del solito tornello, sistemi che consentano di rallentare la corsa dell'impianto al momento della salita e della discesa, aree di sosta sicura all'arrivo dell'impianto; seggiolini e cabinovie che consentano l'agevole utilizzo da sciatori *sitting* e del loro eventuale accompagnatore.

La strada per realizzare pienamente l'eguaglianza sostanziale è, dunque, ancora lunga, e deve passare necessariamente attraverso la rimozione delle barriere architettoniche.

⁹¹ Se non nel corpo del decreto legislativo, per lo meno nei parametri di cui all'art. 32 di cui si è accennato in n. 90.

Abstract

Il contributo si propone il compito di svolgere una disamina del d. lgs. 28 febbraio 2021, n. 40, anche alla luce del recentissimo correttivo *bis* (d.lgs. 29 agosto 2023, n. 120). Emerge dalle trame della nuova disciplina il concetto di autoresponsabilità dell'utente, che interviene a limitare la responsabilità del gestore e ad operare un bilanciamento dei rispettivi compiti precauzionali, nell'ottica di realizzare quell'equilibrio cooperativo necessario a garantire una maggiore sicurezza sulle piste da sci.

Parole chiave: *sport invernali, incidenti con gli sci, responsabilità extracontrattuale, responsabilità oggettiva, responsabilità contrattuale, autoresponsabilità, colpa, danni*

The paper aims to analyse the legislative decree no. 40 of 28 February 2021, also in light of the recent corrective bis (legislative decree no. 120 of 29 August 2023). The concept of the user's self-responsibility emerges from the new discipline, intervening to limit the responsibility of the operator and to balance the respective precautionary tasks, with a view to achieving the cooperative balance necessary to guarantee greater safety on the ski slopes.

Keywords: *Winter sports, skiing accident, tort law, strict liability, contractual liability, self-responsibility, negligence, damages*