

I° FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE

Avv. Waldemaro FLICK

LA LEGGE 363/2003: SPUNTI DI RIFLESSIONE E PROSPETTIVE FUTURE.

Di Waldemaro Flick Avvocato in Genova.

1) LA LEGGE 363/2003 E LE LEGISLAZIONI REGIONALI.

La legge 363/2003 attribuisce alle Regioni una serie di obblighi per quanto riguarda la regolamentazione degli sport invernali. Il Parlamento ha avvertito la necessità di regolamentare i principi generali senza tralasciare che l'art. 117 della Costituzione attribuisce alle Regioni il compito di legiferare in materia di ordinamento sportivo, quindi indirettamente anche in materia di sport invernali. Considerato che la Costituzione attribuisce unicamente allo Stato il compito di regolamentare l'ordinamento privato, non sorprende che prima dell'emanazione della Legge 363 gli interventi legislativi regionali fossero, a volte, qualitativamente elevati come contenuti, ma pur sempre incompleti. Questo perché tali norme non affrontavano, non potendoli affrontare, gli aspetti centrali: e cioè i punti relativi alla responsabilità, sia dei gestori, sia degli utenti, nell'ambito delle attività sportive in montagna. Mancava dunque un intervento da parte del Parlamento che stabilisse, almeno a livello embrionale, una serie di principi generali che oggi possiamo parzialmente individuare nella legge 363/2003.

All'art. 2¹ vengono definite le aree sciabili attrezzate come superfici innevate, anche artificialmente, aperte al pubblico e comprendenti piste, impianti di risalita e di innevamento,

¹ Così l'Art. 2 Legge 363.2003

“1. Sono 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 quali: lo sci, nelle sue varie articolazioni; la tavola da neve, denominata "snowboard"; lo sci di fondo; la slitta e lo slittino; altri sport individuati dalle singole normative regionali.

2. Al fine di garantire la sicurezza degli utenti, sono individuate aree a specifica destinazione per la pratica delle attività con attrezzi quali la slitta e lo slittino, ed eventualmente di altri sport della neve, nonché le aree interdette, anche temporaneamente, alla pratica dello snowboard.

3. Le aree di cui ai commi 1 e 2 sono individuate dalle regioni. L'individuazione da parte delle regioni equivale alla dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza e rappresenta il presupposto per la costituzione coattiva di servitù connesse alla gestione di tali aree, previo pagamento della relativa indennità, secondo quanto stabilito dalle regioni.

4. All'interno delle aree di cui al comma 1, aventi più di tre piste, servite da almeno tre impianti di risalita, i comuni interessati individuano, nelle giornate in cui non si svolgono manifestazioni agonistiche, i tratti di pista da riservare, a richiesta, agli allenamenti di sci e snowboard agonistico. Le aree di cui al presente comma devono essere separate con adeguate protezioni dalle altre piste e tutti coloro che le frequentano devono essere muniti di casco protettivo omologato, ad eccezione di chi svolge il ruolo di allenatore.

5. All'interno delle aree di cui al comma 1, aventi più di venti piste, servite da almeno dieci impianti di risalita, i comuni interessati individuano le aree da riservare alla pratica di evoluzioni acrobatiche con lo sci e lo snowboard (snowpark). Le aree di cui al presente comma devono essere separate con adeguate protezioni dalle altre piste, devono essere dotate di strutture per la pratica delle evoluzioni acrobatiche, devono essere regolarmente mantenute, e tutti coloro che le frequentano devono essere dotati di casco protettivo omologato”.

abituamente riservate alla pratica degli sport sulla neve, quali lo sci, lo *snowboard*, lo sci da fondo, la slitta e lo slittino.

Sia la Legge 363/2003, che i sei disegni di legge presentati in precedenza, non prevedevano l'introduzione né di un sistema di sanzioni per dare effettività al rispetto delle regole di condotta, né la creazione di apposite figure di controllori o pattugliatori delle piste. A questi ultimi potrebbero essere assegnati compiti di controllo non diversi da quelli svolti ad esempio, dalla Polizia Stradale e comunque non di primario soccorso.

Il compito delle Regioni dovrebbe essere quello di decidere, tramite decreti attuativi, se imporre nell'ambito del controllo una normativa più specifica rispetto a quella stabilita dall'art. 21, il quale prevede che *“la Polizia di Stato, il Corpo forestale dello Stato, l'Arma dei Carabinieri e il Corpo della guardia di finanza, nonché i corpi delle polizie locali”* provvedono al servizio di *“vigilanza e soccorso nelle località sciistiche”* e al *“controllo dell'osservanza delle disposizioni di cui alla presente legge e a irrogare le relative sanzioni nei confronti dei soggetti inadempienti”*. È opportuno al riguardo porre tale articolo in correlazione con l'art. 18², che attribuisce a Regioni e Comuni il compito di adottare ulteriori prescrizioni per garantire la sicurezza e il miglior utilizzo delle piste e degli impianti.

Può sorgere spontanea una domanda: e cioè, se una legge quadro così generica non rischi di portare le Regioni a legiferare in maniera anche contrastante tra di loro, facendo venire meno quell'uniformità a livello nazionale che si auspicava. Ad esempio nel testo di legge ricorrono termini come *“idoneo”* e *“adeguato”*, ossia termini che rimandano a concetti indefiniti, non ponendo alcun *“paletto”* che delimiti le possibilità prevedibili, (vedi ad esempio l'art. 2 comma 4 e 5³, e l'art. 3 comma 1⁴).

²Così l' Art. 18 Legge 363/2003 *“ 1. Le regioni e i comuni possono adottare ulteriori prescrizioni per garantire la sicurezza e il migliore utilizzo delle piste e degli impianti.
2. Le regioni determinano l'ammontare delle sanzioni amministrative da applicare in caso di violazione delle disposizioni di cui agli articoli 5, comma 3, 6, da 9 a 13 e da 15 a 17, da stabilire tra un minimo di 20 euro e un massimo di 250 euro”*.

³ Così l' Art. 2 comma 4-5 Legge 363/2003 *“ 4. All'interno delle aree di cui al comma 1, aventi più di tre piste, servite da almeno tre impianti di risalita, i comuni interessati individuano, nelle giornate in cui non si svolgono manifestazioni agonistiche, i tratti di pista da riservare, a richiesta, agli allenamenti di sci e snowboard agonistico. Le aree di cui al presente comma devono essere separate con adeguate protezioni dalle altre piste e tutti coloro che le frequentano devono essere muniti di casco protettivo omologato, ad eccezione di chi svolge il ruolo di allenatore.*

5. All'interno delle aree di cui al comma 1, aventi più di venti piste, servite da almeno dieci impianti di risalita, i comuni interessati individuano le aree da riservare alla pratica di evoluzioni acrobatiche con lo sci e lo snowboard (snowpark). Le aree di cui al presente comma devono essere separate con adeguate protezioni dalle altre piste, devono essere dotate di strutture per la pratica delle evoluzioni acrobatiche, devono essere regolarmente mantenute, e tutti coloro che le frequentano devono essere dotati di casco protettivo omologato”.

Inoltre anche il compito di quantificare l'entità di eventuali sanzioni è spesso attribuito alle Regioni, creando ancora situazioni di poca chiarezza ed una dubbia omogeneità, (vedi ad esempio l'art. 18⁵).

Questi aspetti possono quindi dare adito ad interpretazioni differenti, anziché porre certezze, non migliorando la situazione che si era creata negli anni passati con le varie Leggi Regionali.

2) IL GESTORE DELLE AREE SCIABILI ATTREZZATE ALLA LUCE DELLA LEGGE 363/2003.

La L. 363/2003 dedica ai gestori degli impianti gli artt. 3,4,5,6 e 7. Tali disposizioni sono innovative rispetto alla disciplina precedente. Le singole regioni, infatti, trattavano la materia in maniera frammentaria e spesso con normative tra loro divergenti. Alla luce di recenti pronunce giurisprudenziali risulta palese che la lettura della L. 363/2003 può solo che supportare quella dottrina e quella giurisprudenza che vedono nell'acquisto dello skipass qualcosa di più che la conclusione di un contratto di trasporto. Una recente pronuncia della Cassazione ha infatti stabilito che *“il gestore di una pista da sci ne è custode ed è a tale titolo oggettivamente responsabile per tutti i danni ricollegabili alla presenza sulla stessa di ostacoli, a meno che non fornisca la prova rigorosa del caso fortuito, comprensivo anche dell'imprevista ed imprevedibile condotta colposa del danneggiato”*.⁶ Quanto stabilito agli artt. 3, 4 e 7 non fa che confermare il ruolo di gestore come soggetto civilmente responsabile della regolarità e della sicurezza delle piste.

Grava infatti sui gestori un diffuso e generalizzato obbligo di protezione nei confronti degli utenti, in particolare, all'art. 3 comma 1 si assicura *“agli utenti la pratica delle attività sportive e ricreative in condizioni di sicurezza provvedendo alla messa in sicurezza delle piste secondo quanto stabilito dalle Regioni”*. Inoltre *“i gestori hanno l'obbligo di proteggere gli utenti da ostacoli presenti lungo le piste mediante l'utilizzo di adeguate protezioni degli stessi e segnalazioni della situazione di pericolo”*.

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

⁴ Così l' Art. 3 comma 1 Legge 363/2003 *“1. I gestori delle aree individuate ai sensi dell'articolo 2 assicurano agli utenti la pratica delle attività sportive e ricreative in condizioni di sicurezza, provvedendo alla messa in sicurezza delle piste secondo quanto stabilito dalle regioni. I gestori hanno l'obbligo di proteggere gli utenti da ostacoli presenti lungo le piste mediante l'utilizzo di adeguate protezioni degli stessi e segnalazioni della situazione di pericolo”*.

⁵ Vedi nota 39.

⁶ CASS. CIV., Sez. III, 10 Febbraio 2005, n. 2706. Con nota di CALABRESE *La doppia natura della responsabilità del gestore di una pista da sci in Danno e Resp.*, 8-9, 2005, 837 ss.

Salvo che il fatto costituisca reato, la violazione delle disposizioni di cui al comma 2 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 20.000 euro a 200.000 euro. All'articolo 7 comma 4⁷ viene inoltre posto l'obbligo di chiudere le piste in caso di pericolo o non agibilità e, anche in questo caso, salvo che il fatto costituisca reato, la inosservanza implica il pagamento di una sanzione amministrativa, compresa tra i 5.000 e i 50.000 euro.

Per garantire la solvenza del gestore dell'impianto di risalita in caso di condanna al pagamento del risarcimento del danno, è interessante evidenziare che, all' art. 4 comma 1 è consentita l'apertura degli impianti solo se i gestori hanno precedentemente stipulato appositi contratti di assicurazione *“ai fini della responsabilità civile per i danni derivabili agli utenti ed ai terzi per fatti derivanti da responsabilità del gestore”* in relazione all'uso delle aree sciabili attrezzate.⁸ E' innegabile il senso di vuoto, o almeno la delusione, nel momento in cui si scopre che la promessa contenuta nella disposizione si risolve unicamente nell'imposizione, in capo al gestore, dell'obbligo assicurativo per la responsabilità e nella comminatoria di sanzioni per l'inosservanza dello stesso. Nulla viene esplicitato dalla norma circa la natura di tale responsabilità.⁹

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

I gestori degli impianti sono tenuti ad adempiere due obblighi: da un lato, quello di installare sulle piste apposite e ben visibile segnaletica, al fine di indicare o lo stato di dissesto del fondo delle medesime, o la loro chiusura, avvertendo l'utente della presenza di pericoli, (la ripetuta inosservanza di tale prescrizione può comportare la revoca dell'autorizzazione); dall'altro, quello di provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle piste (art.7)¹⁰.

⁷ Così l' Art. 7 comma 4 Legge 363/2003 *“Il gestore ha l'obbligo di chiudere le piste in caso di pericolo o non agibilità. Salvo che il fatto costituisca reato, la violazione dell'obbligo di cui al presente comma comporta l'applicazione della sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 5.000 euro a 50.000 euro”*.

⁸ Cfr. CHIESI *“Tale passaggio, si badi, è importante, considerato che la inosservanza dell'obbligo predetto -che vige anche per i rapporti autorizzatori in itinere- comporta il pagamento di una sanzione amministrativa, il diniego dell'autorizzazione per la gestione di nuovi impianti e, soprattutto, la sospensione delle autorizzazioni già rilasciate e ciò fino, ovviamente, alla stipula del contratto di assicurazione (art.4)”*.

⁹ Cfr. CALABRESE *La doppia natura della responsabilità del gestore di una pista da sci* in *Danno e Resp.*, 8-9, 2005, 840.

¹⁰ Così l'Art. 7 comma 1-2 Legge 363/2003:

“1. I gestori delle aree individuate ai sensi dell'articolo 2 provvedono all'ordinaria e straordinaria manutenzione delle aree stesse, secondo quanto stabilito dalle regioni, curando che possiedano i necessari requisiti di sicurezza e che siano munite della prescritta segnaletica.

2. Qualora la pista presenti cattive condizioni di fondo, il suo stato deve essere segnalato. Qualora le condizioni presentino pericoli oggettivi dipendenti dallo stato del fondo o altri pericoli atipici, gli stessi devono essere rimossi, ovvero la pista deve essere chiusa. Le segnalazioni riguardanti lo stato della pista o la chiusura della stessa vanno poste, in modo ben visibile al pubblico, all'inizio della pista, nonche' presso le stazioni di valle degli impianti di trasporto a fune”.

3) DIRITTI E DOVERI DELLO SCIATORE

Le regole stabilite dal capo 3 della legge 363/2003 sono un parziale recepimento del Decalogo F.I.S.I. del maggio 1967¹¹.

Come è stato rilevato prima dell'emanazione della legge 363/2003 tale complesso di regole “accanto alla legge o meglio come integrazione delle leggi costituisce oggi la fonte principale del diritto sciistico in materia di comportamento degli sciatori sulle piste”.¹²

Nel capo 3 della legge, oltre a vari diritti, sono previsti a carico degli utenti anche obblighi e prescrizioni, ma è necessario ricordare che “tutto l'impianto normativo verte in direzione della garanzia di sicurezza e della preservazione della integrità psico-fisica dell'utente delle piste (artt. 5 c.c. e 32 Cost)”.¹³

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

Inoltre, come previsto dall'art. 2054 comma 2 c.c., viene stabilito che in caso di collisione, fino a prova contraria, si presume che entrambi gli sciatori abbiano ugualmente concorso a provocare gli eventuali danni.¹⁴

La dottrina già in passato aveva cercato di avvicinare la materia sciistica a quella della circolazione automobilistica. Infatti, in principio, parte della dottrina ed alcune isolate decisioni della giurisprudenza cercarono di inquadrare la responsabilità dello sciatore nella disciplina dettata dall'art. 2054 c.c., equiparando la trinomina “sciare, pista, sci” al trinomio “circolare, strada,

¹¹ Il Penalthon promosse l'idea di un'autoregolazione da parte degli utenti delle piste dopo anni di interventi della dottrina e contemporaneamente alla nascita in altri paesi, di opere analoghe, come il Nonalogo U.S.A., le venti regole enunciate da KLEPPE in «La responsabilità negli incidenti con gli sci nei paesi alpini», in RIV. DIR. SPORT., 1968, p. 343, il nonalogo dell'avvocato tedesco NIRK, il decalogo del prof. PICHLER riportato in «La lesione sportiva nel diritto penale», in Riv. Dir. Sport., 1964, p. 163, il progetto elaborato da RABINOVITCH nel 1967.

L'opera definitiva, che ebbe larga diffusione per le qualità di sintesi e chiarezza, oltreché per via del prestigio dell'organizzazione da cui proveniva, fu «Regole per la condotta dello sciatore», elaborate dal Comitato giuridico F.I.S. (Federazione Internazionale Sci), composto da giuristi di tutti i paesi in cui lo sci veniva praticato, approvata con testo definitivo ed ufficiale a Beirut, nel maggio del 1967, ed adottata infine nella sua versione definitiva, a Famagosta nel 1973 dalla Federazione Internazionale dello Sci.

¹² PRADI voce “sci alpino”, nel *Digesto*, IV Edizione, Torino, 1998, 172. Cfr anche *supra* nota 26.

¹³ CHIESI *op. cit.*

¹⁴ Così l' Art. 19 Legge 363/2003 “ 1. Nel caso di scontro tra sciatori, si presume, fino a prova contraria, che ciascuno di essi abbia concorso ugualmente a produrre gli eventuali danni.”.

veicolo”, per far sì che il danneggiato potesse fruire della presunzione di responsabilità che la legge pone a carico del conducente.¹⁵

Nonostante esistesse un nutrito indirizzo giurisprudenziale e dottrinale che recepiva una nozione ampia di veicolo¹⁶, la Cassazione nel 1980 ha definitivamente stabilito che gli sci, non essendo annoverati tra i veicoli soggetti alla disciplina del codice della strada, allo stesso modo non possono essere soggetti all’art. 2054.¹⁷ Pare quindi quantomeno curioso il richiamo del Legislatore (vedi artt. 9 e 19) a condotte desunte dal Codice della strada dopo che la Cassazione aveva chiaramente stabilito l’incompatibilità tra le due attività. Inoltre, l’assenza dell’obbligatorietà della copertura assicurativa nell’ambito sciatorio, in presenza dell’articolo 19, che pare ricopiare l’ art. 2054 secondo comma, potrebbe portare a rilevanti problemi in caso di incidenti ove non siano presenti testimoni.

Si pensi al caso di Tizio che, sciando, rispetta tutte le regole di condotta stabilite e viene investito da Caio che, al contrario, sta tenendo una condotta non conforme alle regole del capo 3 della legge 363/03. Nello scontro Tizio non riporta danni di alcun genere, al contrario di Caio che riporta danni ingenti. A questo punto Tizio, se non supportato da testimoni, secondo l’art. 19¹⁸ potrebbe essere condannato a risarcire la metà dei danni di Caio.

È evidente in tutti e tre gli orientamenti la preoccupazione di “agevolare” in qualche modo la posizione del danneggiato, esonerandolo dall’onere della prova. Gli artt. 2050, 2051 e 2054 c.c. contengono infatti una presunzione di colpa a carico del danneggiante.

Addirittura, per quanto concerne gli aspetti penalistici, che qui non rilevano, secondo la Procura della Repubblica torinese l’attività sciatoria dovrebbe essere assoggettata alla disciplina prevista dalla Legge 626 del 1994 sulla sicurezza sul lavoro. Il presupposto su cui si fonda tale teoria è che le piste da sci non sono soltanto un luogo di turismo o di sport, ma anche un posto di lavoro e, di conseguenza, anche in tali luoghi si deve applicare la Legge 626 del 1994. L’applicazione di tale legge, sarebbe a tutela di tutti coloro che a vario titolo, come gli istruttori o gli addetti agli impianti e alle piste, lavorano in montagna. In concreto si tratta di una serie di disposizioni, ordinate dalla A.s.l. e che riguardano principalmente i percorsi. Ove tale tesi dovesse essere recepita dalla dottrina, ma soprattutto dalla giurisprudenza, le società che gestiscono gli impianti sarebbero tenute ad adottare una serie di misure di sicurezza che vanno dalla delimitazione dei tracciati delle piste con dei paletti, alla segnalazione dei punti che possono essere più pericolosi o più difficili da affrontare

¹⁵ Così ANTINOZZI “La responsabilità dello sciatore” in *Dir e Prat. nell’ Ass.* 1987, pag. 863.

¹⁶ Cfr. ALPA e BESSONE “I fatti illeciti” in *Trattato di diritto privato* diretto da Rescigno, vol. XIV, UTET, TO, 1987, pag. 351.

¹⁷ Cfr. *supra* nota 18.

¹⁸ Cfr. *supra* nota 49.

come, per esempio, incroci con altre piste, ma anche dislivelli, fossati, od altri punti di particolare difficoltà¹⁹.

Altra parte della dottrina e della giurisprudenza riconduceva, e tutt'ora riconduce, la materia nell'ambito dell' art. 2043 c.c., con la conseguenza che, in conformità ai principi generali, l'onere della prova grava su chi agisce per far valere un proprio diritto: nella specie, per l'appunto sul danneggiato.

Al fine di responsabilizzare lo sciatore è previsto (art.17)²⁰ che né il gestore, né il concessionario rispondano degli incidenti che possono verificarsi nei percorsi fuori pista serviti dagli impianti di risalita. Questa è una disposizione degna di interesse, che pone un dubbio di carattere interpretativo, relativamente alla necessità che i gestori degli impianti (o i concessionari) debbano indicare o meno quali siano i percorsi da considerarsi "fuoripista". Bisogna ricordare che le piste non sono frequentate solo da sciatori esperti in grado di distinguere facilmente un fuoripista da una pista ordinaria, e che spesso in montagna le condizioni climatiche cambiano repentinamente rendendo difficile, in presenza di nebbia o tormenta di neve, individuare con chiarezza un fuoripista piuttosto che una pista poco battuta. Quindi parte della dottrina ritiene doveroso che il gestore si applichi affinché la segnalazione sia facilmente comprensibile dagli utenti e non lasci dubbi di interpretazione.²¹

Altra rilevante novità è contemplata nell'articolo 14, secondo il quale,ove la fattispecie prevista non integri più gravi casi previsti dall'articolo 593 del codice penale²², chiunque, nella pratica dello sci o di altro sport della neve, trovando una persona in difficoltà non presti l'assistenza occorrente, o non comunichi immediatamente al gestore l'avvenuto incidente, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 250 euro a 1000 euro.

4. RESPONSABILITA' CONTRATTUALE O EXTRACONTRATTUALE DEL GESTORE?

La Legge 363 pare confermare l'orientamento secondo cui il gestore non offre unicamente il trasferimento da valle a monte, ma anche una più ampia pluralità di servizi, ove la funzione del trasporto ricopre un ruolo funzionale ed accessorio rispetto a quello della successiva discesa.

¹⁹ Cfr. RUOTOLO in "Secolo XIX", 30 Gennaio 2004, pag. 6.

²⁰ Così l'Art.17 comma 1-2 Legge 363/03

" 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".

²¹ Cfr. CHIESI *op. cit.*

²² L' Art. 593 c.p. stabilisce la pena della reclusione fino ad un anno o la multa fino a duemilacinquecento euro nei confronti di colui che "trovando un corpo umano che sia o sembri inanimato, ovvero una persona ferita o altrimenti in pericolo, omette di prestare l'assistenza occorrente o di darne immediato avviso all'Autorità. Se da siffatta condotta del colpevole deriva una lesione personale, la pena è aumentata; se ne deriva la morte, la pena è raddoppiata

Una delle critiche rivolte a tale orientamento riguardava l'impossibilità di individuare nell'utilizzazione della pista una prosecuzione del contratto di trasporto. A riguardo, l'art. 2 della Legge 363, che definisce l'area sciabile attrezzata, espressamente sancisce che essa comprende "piste, impianti di risalita e di innevamento". Tale definizione implica, a rigor di logica, la conclusione di un contratto finalizzato non solo al trasporto, ma all'utilizzo dei servizi offerti nell'"area sciabile attrezzata" comprendente tanto le piste, quanto gli impianti di risalita. Il contratto in oggetto pertanto, viene ad avere come oggetto non solo il trasporto, ma anche e soprattutto la fruizione delle piste all'interno dell'intera area attrezzata.²³

Anche se la legge 363/03 è da considerarsi come un passo in avanti, è altrettanto vero che tale normativa ha solo parzialmente armonizzato le disparate normative già presenti. Domanda opportuna da porsi è se con questa legge si siano affrontate le questioni principali che dovrebbero essere poste a monte di tutte le problematiche relative allo sci su pista, in buona sostanza, se siano stati affrontati concretamente i problemi del risarcimento del danno con riguardo al diritto sostanziale e dell'onere della prova con riguardo al diritto processuale. Il problema è stato da tempo affrontato, ed in parte risolto, dalla dottrina e dalla giurisprudenza più avvertita, che hanno elaborato la figura del cosiddetto "contratto di *skipass*" o "contratto bianco". Si tratta di un contratto atipico,²⁴ figura questa non prevista dal nostro ordinamento e tanto meno dalla nuova legge. Oggi acquistare uno *skipass* per recarsi a sciare dà diritto alla risalita con il mezzo meccanico: tale negozio configura un contratto di trasporto regolato dalla normativa prevista dal Codice Civile agli art. 1678 e segg.. In caso di incidenti avvenuti durante il trasporto, quale che sia il mezzo utilizzato, il gestore dell'impianto si libera della responsabilità solo provando di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno²⁵.

²³ Cfr. CALABRESE *op. cit.* 842.

²⁴ L'art. 1322 comma 2 stabilisce che « *Le parti possono... concludere contratti che non appartengano ai tipi aventi una disciplina particolare* ». La possibilità di stipulare contratti atipici, "consente ai privati di organizzare le proprie operazioni contrattuali nei modi più conformi alle proprie esigenze, e quindi più idonei a garantire l'efficienza della loro azione", così, ROPPO *Il contratto* Giuffrè Milano 2001 p.422 e ss.. La libertà di stipulare contratti atipici, può però incontrare limiti in relazione a determinati beni, attività o interessi. In questi casi la legge stabilisce determinati tipi contrattuali e vieta di fare contratti che non si possano ricondurre ad essi, ritenendo che, in tale settore regolamenti diversi da quelli tipizzati, non sistemerebbero in maniera adeguata gli interessi presenti. Il divieto di stipulazione di contratto atipico è presente, per le convenzioni matrimoniali atipiche e per i contratti agrari atipici, ma non discende dalla seconda parte dell'art. 1322. L'art. 1322 comma 2 stabilisce, infatti, che i privati possono concludere contratti atipici «*purchè siano diretti a realizzare interessi meritevoli di tutela secondo l'ordinamento giuridico*». Secondo tale disposizione, un contratto merita disapprovazione non in quanto socialmente indifferente, ma solo in quanto socialmente dannoso o pericoloso: cioè in quanto illecito. Di conseguenza i contratti atipici che non sono «*diretti a realizzare interessi meritevoli di tutela*» e quindi vietati dall'art. 1322 secondo comma sono quei contratti che sono contrari a norme imperative, all'ordine pubblico o al buon costume.

²⁵ Così SPAGNOLI CATALANO " *Responsabilità del gestore degli impianti* " in *Danno e resp.* n.8-9/2000, p. 909. In giurisprudenza CASS. del 23 maggio 1997 ove viene affermato che la collaborazione più o meno attiva dell'utente costituisce un dato costante, di tutti i contratti di trasporto con mezzo meccanico, e che tutti devono essere inquadrati nel contratto di trasporto di persone. In dottrina e giurisprudenza vi è contrasto. Ai contratti di funivia, cabinovia, ovovia e seggiovia si è soliti applicare la disciplina dettata dagli artt. 1678 e seguenti c.c.. Questi mezzi, tralasciando in parte la seggiovia, non comportano una partecipazione attiva del trasportato. Vi sono invece altri impianti, ove manca,

Allo stato, rimane privo di normativa l'aspetto più propriamente sciistico: la discesa su pista. Secondo l'opinione prevalente in giurisprudenza, la pista non rientra in alcuna maniera nel rapporto contrattuale che si instaura tra lo sciatore ed il gestore dell'area²⁶. L'acquisto dello *skipass* avviene tramite una manifestazione tacita di volontà detta anche comportamento concludente²⁷, le parti stipulano unicamente un contratto la cui causa²⁸ è rappresentata semplicemente dal trasferimento dello sciatore dietro corrispettivo da valle a monte; secondo questa teoria si acquisterebbe solo il "diritto alla risalita". Il fatto che sia stato poi indotto a stipulare tale contratto al fine di poter sciare, costituirebbe unicamente un mero motivo²⁹, e come tale giuridicamente irrilevante³⁰.

Si va però delineando un nuovo orientamento secondo il quale l'acquisto del biglietto non porta a stipulare solo un contratto di trasporto, ma anche un contratto che permette l'utilizzo dell'area sciabile. Questo contratto ha ad oggetto la messa a disposizione di un insieme di piste ed impianti, dallo stesso liberamente percorribile³¹.

utilizzando un'espressione di Giudiceanrea *op. cit.* p.303 "un completo affidamento al vettore". Ci si riferisce alle sciovie, alle slittovie, ai nastri trasportatori ed alle manovie, in questi casi si è soliti far rientrare queste fattispecie all'interno dei contratti atipici (art.1322 comma 2 c.c.). A favore dell'applicabilità dell'art.1681 c.c., anche nel caso delle sciovie si sono pronunciati: TRIB. COMO, 31 maggio 1972 in *Prat. ass.* 1972 p.776; TRIB. PIACENZA, 11 dicembre 1978 in *Riv. Dir. Sport.* 1979 p.366; TRIB. TORINO 8 luglio 1999 in *Danno e resp.* 1999, p.291. Il Tribunale ha riconosciuto la responsabilità del gestore dello *skilift* in quanto, per l'assenza del personale, una sciatrice aveva preso da sola il piattello subendo un forte strattone per irregolare rotolamento del cavo, tanto da rovinare a terra finendo in una buca; *Contra* CASS. sez. III 10 maggio 2000 n.5953 in *Giust. Civ. Mass.* 2000 p.979 ove ha ribadito che "il contratto di trasporto di persone presuppone che il trasportato non collabori in alcun modo allo spostamento: ne consegue che non può essere qualificato come contratto tipico di trasporto il contratto di utenza di sciovia e ad esso non è pertanto applicabile l'art.1681 c.c."; CARBONE in *Danno e resp.* n.4/2001 p.375 accoglie la tesi del contratto atipico di sciovia. L'autore sostiene la natura atipica in quanto nel rapporto che discende da un contratto tipico di trasporto di persone, di norma, il trasportato non deve collaborare in alcun modo alle operazioni di spostamento del mezzo, mentre nel caso della sciovia la condotta attiva del trasportato è palese. Quindi nel caso specifico non si tratta di solo trasporto, ma di trasporto funzionale all'esercizio sportivo dell'attività sciistica.

²⁶ Cfr in tal senso CORTE d'APPELLO di Trento 28 febbraio 1979 in *Resp. civ.* 1980 p.706; TRIB. Torino sentenza del 23 aprile 1987 in *Riv. giur. circ. trasp* 1989 p.762.

²⁷ Vedi ROPPO in *Istituzioni di diritto privato*, Monduzzi, Bologna 2001 IV p.345

²⁸ Per un'ampia visuale sul concetto di *causa* nell'evoluzione dottrinale vedi ROPPO in *Il contratto* Giuffrè Milano 2001 p.361 ss. Come causa del contratto si intende «la ragione giustificativa degli spostamenti patrimoniali realizzati con il contratto», per questo la causa è un elemento essenziale del contratto. La dottrina ha creato un complesso panorama di teorie sulla causa. La prima contrapposizione riguarda teorie soggettive e teorie oggettive. Le prime identificano la causa in un elemento psicologico, le seconde in un elemento oggettivo ed esterno. Tra le teorie oggettive può essere fatta un'ulteriore distinzione tra coloro che qualificano la causa come astratta o come concreta. Secondo le teorie astratte la causa è la funzione economico-sociale del contratto. Secondo le teorie concrete, più aderenti alle esigenze dell'evoluzione del contratto, la causa è la ragione che concretamente giustifica il particolare contratto in esame. Cfr ROPPO in *il contratto, op. cit.* p. 363 e ss.

²⁹ Vedi ROPPO in *Il contratto, op. cit.* p. 377: i motivi sono " *gli interessi della parte che restano fuori del contratto perché non fanno parte della sua ragione giustificativa*"

³⁰ Così VIOLA *op. cit.* p.46. In giurisprudenza TRIB. TORINO 23 aprile 1987 *cit.* "Il contratto stipulato con il gestore di un impianto di risalita riguarda il servizio di trasporto a monte con il mezzo, ma non può estendere i suoi effetti alla successiva discesa effettuata dallo sciatore con autonoma determinazione e condotta; pertanto per quanto possano essere strettamente collegati impianti di risalita e piste da discesa, non è possibile in alcun modo ravvisare unicità di rapporto giuridico e di responsabilità in capo al gestore degli impianti".

³¹ Così VIOLA, *op. cit.* p.47; cfr. anche DE BASSA «In tema di responsabilità del gestore di impianti di risalita e tutela dell'utente» in *Riv. giur. circ e trasp.*, 1989, p.768; BEVILACQUA in «Responsabilità per infortuni da difetto di manutenzione e apprestamento delle piste da sci» in *Riv. Dir. Sport.*, 1983, p.536; CHEVALARD nel commento alla sentenza Pretura di Aosta in *Riv. Dir. Sport.* 1990 p.201; in giurisprudenza Cfr. CORTE d'APPELLO TORINO, 5 luglio

Esso è appunto il contratto di “*skipass*” o “contratto bianco” che, al momento, non è riconosciuto da alcuna normativa positiva, ma è attualmente interpretato dalla giurisprudenza più innovativa quale contratto atipico³².

In buona sostanza, la causa,³³ in tale negozio non è tanto il trasporto, ma l’attività complessiva che consiste nel poter “salire e scendere”, ovvero di “un trasporto funzionale all’attività sciistica su piste sicure”³⁴. La disciplina di questo contratto atipico va individuata nelle norme generali del contratto (art. 1323 e ss. c.c., tra cui rileva l’art.1341) e sull’adempimento (artt.1218 ss., 1175 e 1176 comma 1 c.c.), nelle norme di contratti specifici, applicabili per analogia (artt.1678 ss. c.c.) come pure l’art.1374 c.c., per l’integrazione³⁵. L’indirizzo del rapporto contrattuale unitario è stato accolto dal Tribunale di Modena³⁶ il quale ha stabilito che il gestore di impianti di risalita che emette lo *skipass* assume la veste di vettore ed è contrattualmente responsabile anche per la fase di discesa sulle piste di cui abbia la manutenzione.

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

Nel caso in cui tale contratto di “*skipass*” o “bianco” fosse riconosciuto dal legislatore, l’utente nell’acquistare uno *skipass* non acquisterebbe semplicemente un *ticket* di trasporto, ma acquisterebbe la possibilità di risalire con gli impianti e discendere sulle piste. Trattandosi in questo caso di responsabilità prettamente contrattuale, l’onere della prova sarebbe molto agevolato per lo sciatore, il quale dovrebbe semplicemente essere in condizione di dimostrare le circostanze oggettive del rapporto; il gestore della pista, per contro, dovrebbe dimostrare di aver fatto tutto il possibile perché l’incidente non avvenisse.

1997, in *Arch. giur.*, 1998, p.500; TRIB. MASSA CARRARA 14 maggio 1996, in *Arch. giur.*, 1996, p. 1399; PRET. AOSTA 24 dicembre 1993 in *Giur. merito* 1994 p.315; TRIB. TORINO 24 ottobre 1991 in *Arch. giur.* 1992 p.86

³² Uno degli indirizzi interpretativi di esclusione dei profili di responsabilità contrattuale o da inadempimento si basa sulla considerazione che la discesa è effettuata dallo sciatore con mezzi propri e con propria autonoma determinazione vedi Carbone *op. cit.* p.377.

³³ Nel caso del contratto di “*skipass*” la causa deve essere riscontrata nel pagamento della somma dello *skipass* da parte dell’utente, finalizzata ad ottenere una prestazione di servizi che vanno dal trasporto dello sciatore da valle a monte, alla preparazione, innevamento e battitura delle piste, al servizio di pronto soccorso nel caso di incidente, si è dunque in presenza di un contratto di “utilizzo” di una struttura predisposta per permettere la pratica di una determinata attività sportiva, concluso attraverso un comportamento concludente. VIOLA *op. cit.* p.52

³⁴ Così si è espressa per la prima volta, ma solo *incidenter tantum*, la Suprema Corte di CASSAZIONE nella sentenza 2216 sez. III civile del 15/2/2001 est. PETTI in *Danno e Resp.*, n.4/2001, nota di CARBONE p.372

³⁵ Cfr. VIOLA *op. cit.* p.52.

³⁶ TRIB. MODENA 12 novembre 1990 in *Dir. Trasporti* 1992, p.579 Il Tribunale per argomentare la propria decisione è partito dalla constatazione che il gestore si propone allo sciatore quale soggetto obbligato sia per la fase del trasporto, sia per la successiva discesa. E’ questa duplice posizione del gestore che, secondo il Tribunale induce “*il contraente del contratto di trasporto a ritenere in buona fede la controparte obbligata non solo a garantire l’utilizzazione sicura dell’impianto di risalita, ma anche una pista priva di insidie non segnalate e difficilmente fronteggiabili anche con una particolare perizia*”. Come sostiene il Tribunale da ciò conseguirebbe che la violazione di tale obbligo comporterebbe, accanto ad una responsabilità extracontrattuale del gestore, ricollegabile al suo ruolo di custode della pista (art. 2051 c.c.) anche una responsabilità per inadempimento contrattuale.

Questa non è una condizione secondaria di tutela, ove si consideri che, nell'ipotesi in cui tale contratto non venisse riconosciuto, ci troveremmo di fronte ad un caso di responsabilità aquiliana, con la conseguenza che l'onere probatorio risulterebbe estremamente più gravoso, per non dire diabolico. Nel caso pratico, il danneggiato, prima di essere trasportato via dall'elicottero o dal toboga, si troverebbe nella paradossale e gravosa situazione di dover raccogliere quanti più elementi possibili per poter poi dimostrare la negligenza del gestore della pista per quanto riguarda la manutenzione.

Peraltro, devono evidenziarsi le notevoli conseguenze giuridiche a cui tale riconoscimento legislativo potrebbe portare: sarebbe infatti applicabile agli utenti sciatori la normativa concernente i consumatori. In particolare, la legge 281/98 fissa quelli che sono i diritti fondamentali in tema di salute e sicurezza del consumatore, prevedendo un correlativo dovere in capo all'imprenditore gestore.

Alla innovativa pronuncia del Tribunale di Modena, rimasta piuttosto isolata³⁷, ha fatto seguito una pronuncia della Corte di Cassazione³⁸ la quale - decidendo in ordine ad un ricorso presentato da uno sciatore scivolato ed infortunatosi su di un ciuffo d'erba - avverso una sentenza della Corte d'appello di Torino ha affermato, *incidenter tantum*, che il contratto di trasporto dello sciatore è atipico "*posto che non di solo trasporto si tratta, ma di trasporto funzionale all'attività sciistica su piste sicure*". La Corte ha poi rigettato il ricorso proposto dallo sciatore non ritenendo censurabile la decisione della Corte d'Appello di Torino la quale aveva escluso nel caso l'esistenza di "*una clausola (anche implicita) o di una disposizione di sicurezza integrativa (per effetto di eterointegrazione) del contenuto del rapporto*" da cui desumere l'assunzione di una responsabilità contrattuale del gestore per la manutenzione delle piste.³⁹

³⁷ Cfr. anche TRIB. PINEROLO, 18/10/2000 *Danno e Resp.*, 2002, 75, nota di BONA.

Questa sentenza evidenzia che il contratto di "ski-pass" costituisce un contratto atipico in forza del quale, dietro corresponsione di un certo corrispettivo commisurato alla durata del contratto stesso, la società gestrice offre la possibilità di godere dei servizi di risalita nonché di utilizzare le piste predisposte per la pratica dello sci. Pertanto, costituendo questo l'oggetto del contratto, la società che fornisce questi servizi deve necessariamente non solo limitarsi a mettere a disposizione gli impianti di risalita e le piste di discesa, ma anche attrezzare e mantenere gli stessi in modo tale da consentire agli utenti di poterne fruire e di poterlo fare in modo sicuro.

³⁸ CASS. sentenza 2216 sez. III civile del 15/2/2001 est. PETTI in *Danno e Resp.*, n.4/2001, nota di CARBONE p.372. "*Il contratto tra uno sciatore e il gestore di un impianto di risalita è di trasporto atipico essendo questo non fine a se stesso, ma funzionalizzato all'attività sciistica su piste sicure, che però il gestore non ha l'obbligo di mantenere in buono stato. Pertanto, se a causa di difettosa manutenzione delle stesse uno sciatore si infortuna, non può agire nei confronti del gestore per responsabilità contrattuale. Non può inoltre neppure agire nei confronti del medesimo a titolo di responsabilità extracontrattuale ai sensi degli artt. 2050 o 2051 c.c., dovendosi escludere sia la natura intrinsecamente pericolosa dell'attività di esercizio di impianto di risalita - non qualificata tale da norme destinate a prevenire sinistri e a tutelare l'incolumità pubblica, né tale risultando per la natura delle cose o dei mezzi adoperati - sia la qualità di custode delle piste da parte del gestore dell'impianto.*"

³⁹ La Corte ha poi rigettato il ricorso proposto dallo sciatore non ritenendo censurabile la decisione della Corte d'Appello di Torino la quale aveva escluso nel caso l'esistenza di "*una clausola (anche implicita) o di una disposizione di sicurezza integrativa (per effetto di eterointegrazione) del contenuto del rapporto*" da cui desumere l'assunzione di una responsabilità contrattuale del gestore per la manutenzione delle piste. VIOLA *op. cit.* p. 53-54.

Secondo Petti, estensore della sentenza, si è in presenza di un conflitto intrinseco: da un lato vi sono gli imprenditori e i gestori degli impianti, che producono ricchezza, utili, posti di lavoro; dall'altro vi sono gli sciatori che sono sempre più numerosi, sempre meno esperti e più esposti al rischio di lesioni traumatiche di una certa gravità. Si tratta di capire come si debba ripartire il rischio, solo così si potrà dirimere il conflitto. "Infatti, da un lato vi sono imprenditori che vogliono avere un bilancio in attivo, mentre dall'altra vi sono sciatori che hanno diritto ad utilizzare in sicurezza i servizi sportivi. La giurisprudenza pone in evidenza il fattore umano della colpevolezza dello sciatore, ma ora inizia a considerare il fattore contrattuale della diligenza dell'adempimento dell'imprenditore nell'apprestare piste sicure".⁴⁰

9. RIFLESSIONI E PROSPETTIVE FUTURE

Il problema che ci troviamo di fronte consiste nella ricerca di un equilibrio tra due diverse esigenze, non trascurando che il rischio è proprio della montagna⁴¹.

La legge 30 luglio 1998 n.281 a tutela dei consumatori potrebbe essere un ottimo punto di partenza per risolvere tale conflitto sulla sicurezza sciatoria. Di particolare rilevanza, per il rapporto tra utente sciatore e imprenditore, sarebbero i sette diritti fondamentali che competono allo sciatore come utente consumatore, descritti nelle lettere da a) a g) del secondo comma dell'art.1 di tale legge⁴².

⁴⁰ PETTI intervento al convegno *Regole per uno sci più sicuro*. Atti raccolti a cura di BALLARDINI Rovereto (Tn) 2002 p. 128.

⁴¹ G. Sena intervento al convegno "Le diverse responsabilità per il rischio in montagna: le risposte del diritto civile" in "Montagna rischio e responsabilità n.1" A.A.V.V. atti raccolti a cura di BERIA di ARGENTINE Courmayeur (Ao) 1993 p. 23.

⁴²Tale legge è stata così riformulata dal PETTI in funzione delle esigenze dello sciatore consumatore in "Regole per uno sci più sicuro" cit. pag. 128.

- a) "Diritto alla tutela della salute dello sciatore: che si attegga verso l'imprenditore come diritto di garanzia e di sicurezza e con correlativo dovere contrattuale;
- b) lettera b: diritto alla sicurezza ed alla qualità dei prodotti e dei servizi: che si attegga come diritto di sicurezza e di garanzia per la qualità delle piste e delle misure di sicurezza in concreto apprestate e nel correlativo dovere contrattuale;
- c) Diritto ad una adeguata informazione e corretta pubblicità. Informazione e pubblicità che attengono alle condizioni di sicurezza, alle regole di condotta prudente nello sciare, alla necessità, per certe piste, di avere una preparazione adeguata e di adottare eventualmente i caschi protettivi. Informazione giornaliera, puntuale, anche *ad horas* sullo stato delle piste, dell'innevamento, della possibilità di lastre di ghiaccio in determinati tratti;
- d) Diritto all'educazione dello sciatore in relazione al cosiddetto Consumo del servizio sciistico: educazione a carattere preventivo, informativo ed eventualmente selettivo, consigliando la frequentazione di corsi, il conseguimento di patentini abilitanti l'utilizzazione di piste particolarmente impegnative.
- e) Diritto a correttezza, trasparenza ed equità nei rapporti contrattuali concernenti il servizio sciistico e l'utenza delle piste. L'attuale situazione è affidata a contratti orali che non contengono alcuna clausola che garantisca allo sciatore la tutela dei suoi diritti; anzi le condizioni generali sono esposte talora in cartelli scarsamente leggibili e comunque privi di qualsiasi valore giuridico (infatti si tratta per lo più di clausole abusive di esonero e riduzione di responsabilità).

Questa garanzia è prevista per i “servizi pubblici”, ma non vi è dubbio che un servizio di *skipass*, in un comprensorio che comprende decine e talvolta centinaia di chilometri, interessi una moltitudine di utenti e dunque sia un servizio di interesse pubblico, dedicato ad una collettività di utenti”⁴³.

L’applicazione della legge a tutela dei consumatori comporterebbe una responsabilizzazione del gestore ulteriore rispetto a quella riguardante le condizioni di sicurezza della pista, conferendogli una funzione di speciale prevenzione degli incidenti.

Inoltre l’applicabilità della normativa dei consumatori avrebbe importanti ripercussioni in ordine alla competenza territoriale, in quanto l’art. 1469 bis n.19 c.c. sancisce il foro esclusivo del consumatore⁴⁴.

D’altro canto, il gestore avrebbe la possibilità di calcolare a monte i rischi risarcitori, tramite l’assicurazione per la responsabilità civile a favore degli utenti danneggiati di cui all’ articolo 4 comma 1 della Legge 363/2003. Tale soluzione era stata già imposta con la previsione di un’assicurazione obbligatoria di R.C. contro i danni cagionati in assenza di regolarità e sicurezza nell’esercizio della pista, dalla Legge Regionale Abruzzo n.16 del 27.4.1994, art.5⁴⁵.

Discorso un po’ diverso dovrebbe farsi relativamente agli incidenti verificatisi in pista in occasione di scontri tra sciatori, ove non possa ravvisarsi alcun profilo di responsabilità da parte del gestore. La previsione di un’assicurazione contro la R.C. per i danni cagionati agli altri sciatori, da vendersi obbligatoriamente unita allo *skipass*, pare anche in questo caso la soluzione più idonea per ristorare i gravi danni che possono prodursi nelle violente collisioni tra sciatori. Questa soluzione è valida a meno che non si voglia addossare direttamente al gestore, con la previsione di responsabilità senza colpa in capo a questi, il rischio per ogni tipo di evento dannoso verificatosi su

-
- f) Diritto alla promozione ed allo sviluppo dell’associazionismo libero, volontario e democratico tra gli sciatori, come utenti e consumatori del servizio sciistico, al fine di fondare enti esponenziali, ma zionali ed internazionali, per la promozione di una contrattazione equa e con clausole di garanzia.
 - g) Diritto all’erogazione del servizio secondo standard di qualità ed efficienza”.

⁴³ Così PETTI in “*Regole per uno sci più sicuro*” cit. pag. 129

⁴⁴ Sul punto rileva notare come si è espressa la Suprema Corte di Cassazione a Sez. Unite con la sentenza 1/10/2003 n.14669 ove è stata stabilita la “*vessatorietà della clausola con cui si designa come sede del foro competente, in relazione alle controversie derivanti dal contratto concluso tra un professionista e un consumatore, una località diversa da quella di residenza o domicilio elettivo di quest’ultimo*” in *Corriere Giur.*, 2003, 1427 con nota di CONTI. Questa pronuncia pare eliminare il contrasto giurisprudenziale che si era creato riguardo all’esclusività del foro del consumatore. *Contra* CASS. CIV. sez. III, 24/07/2001 ove si la Suprema Corte aveva stabilito che «*Non può condividersi l’assunto secondo cui l’art. 1469 bis comma 3 n. 19 c.c. abbia introdotto un foro esclusivo q vantaggio del consumatore (...)*».

⁴⁵ Art. 5 della L. Reg. Abruzzo n. 16 del 27/4/1994: “ *La ditta esercente è responsabile civilmente della regolarità e sicurezza dell’esercizio delle piste ed è altresì tenuta, prima dell’apertura delle piste al pubblico esercizio e per una durata pari a quella dell’esercizio stesso, ad accendere polizza assicurativa per responsabilità civile a favore degli utenti. In assenza di copertura assicurativa l’autorizzazione al pubblico esercizio delle piste di discesa è temporaneamente sospesa con provvedimento del Dirigente del competente Servizio Regionale Impianti Fissi.*”

pista, sia che derivi da una cattiva manutenzione della stessa, sia che derivi dal mero scontro tra sciatori.

Il vantaggio sarebbe quello di poter assicurare il rischio comodamente con una polizza generale garantendo così il pronto risarcimento del danno alle vittime ed eliminando alla radice il gravoso problema dell'identificazione del colpevole. L'assicuratore in questi casi può intervenire e dare risposte alle numerose esigenze e contribuire per aumentare la sicurezza che costituisce un'esigenza primaria sia per gli utenti che per i gestori. Rimangono sempre valide le parole di Hujara, presidente della Federazione Internazionale dello Sci, riguardo al problema della sicurezza sulle piste: *“Nello sci la sicurezza totale non e' raggiungibile e un margine di rischio ci sarà sempre”*⁴⁶.

La pratica dello sci e delle diverse discipline sportive che si svolgono sulla neve, è talmente diffusa da essere considerata dall'assicuratore uno sport comune; infatti tralasciando il settore agonistico, sia le polizze infortuni che quelle di responsabilità civile c.d. della vita privata tengono indenne l'assicurato, le prime dalle conseguenze personali di un infortunio subito, le seconde dalle richieste di risarcimento per danni cagionati a terzi conseguenti a fatti verificatisi durante la pratica di questo sport.⁴⁷

Altri punti che varrebbe la pena di dibattere ulteriormente, come già accennato, riguardano i soggetti che dovrebbero essere preposti al controllo. Ove fosse riconosciuta piena natura privatistica al contratto di *skipass*, sarebbe più agevole per gli addetti far rispettare la normativa grazie al vincolo contrattuale esteso anche alla fase di discesa.⁴⁸ Parte della dottrina propone *“l'introduzione con legge della qualifica di incaricati di pubblico servizio agli addetti degli impianti di risalita e dei Maestri ed Istruttori di sci, con attribuzione agli stessi del potere di identificazione dei soggetti coinvolti in sinistri, o che vengono segnalati per comportamenti pericolosi”*⁴⁹.

Appare disorganico e di difficile applicazione il contenuto dell'art. 21 comma 2 della L. 363/03, ove viene stabilito che le contestazioni relative alla violazione delle regole sulla velocità avvengono su segnalazione dei maestri di sci. Ci si chiede se, in caso di scontro, il maestro di sci assuma poteri simili a quelli della Polizia Giudiziaria. Nella realtà pratica è concepibile che il maestro di sci comunichi all'autorità competente eventuali violazioni, ciò che però appare poco realistico è che colui che ha violato la norma rimanga in attesa dell'agente o ufficiale di Polizia Giudiziaria. In caso di fuga, non sembra ragionevole attribuire poteri coercitivi al maestro che, oltre

⁴⁶ Così CALANDRA di ROCCOLINO in *“Responsabilità nello sci e profili assicurativi”* intervento al convegno *Regole per uno sci più sicuro*. Atti raccolti a cura di E. BALLARDINI Rovereto (Tn) 2002 p.52

⁴⁷ Così CALANDRA di ROCCOLINO *op. cit.* pag. 52

⁴⁸ E' interessante notare l'innovativa soluzione adottata nel piccolo Principato di Andorra dove è stato creato un corpo di *vigilantes* riconoscibile per la divisa nero-verde, con il fine di informare, educare e sensibilizzare gli sciatori.

⁴⁹ BIASI *“Regole per uno sci più sicuro” cit.* pag. 118.

tutto, potrebbe essere impegnato nella sua attività professionale e venire meno ai propri obblighi col cliente. E' risaputo inoltre che sui campi da sci le persone diventano quasi irriconoscibili fisicamente e indici di riconoscimento verrebbero dati dai capi di vestiario: in presenza di più persone con capi d'abbigliamento simili sarebbe difficile attribuire la responsabilità con certezza.

Infine, in relazione alla difficoltà di individuare i soggetti coinvolti in un incidente sciistico, a meno che non si voglia dotare ogni sciatore di una targa, vi è da chiedersi se i tempi non siano maturi per l'istituzione di un fondo di garanzia che risarcisca i danni alla persona cagionati da soggetti non identificati, sul modello di quello per le vittime della strada (l. 990/69 artt. 19 ss.).

Alcuni autori, dopo l'emanazione della legge, hanno parlato di "furore legislativo" nei confronti degli sciatori,⁵⁰ ritenendo che vi sia un'imposizione di vincoli troppo numerosi a carico degli utenti e quindi destinati ad essere infranti.

Pare più ragionevole considerare doverosa e necessaria una legge che disciplini la condotta dello sciatore, ed anzi considerare che alcune regole potevano essere redatte in maniera più chiara o semplicemente ricopiando ciò che era descritto nel Decalogo dello sciatore.

Un esempio chiarificatore può essere dato dall'articolo 9 della legge 363/03 ove viene stabilito che *"lo sciatore deve tenere una condotta che, in relazione alle caratteristiche della pista e alla situazione ambientale, non costituisca pericolo per l'incolumità altrui"*.

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

Queste sono lacune facilmente colmabili dal Legislatore nazionale o direttamente dalle Regioni nel decreto di attuazione che sarà emanato a giugno, come stabilito dalla legge stessa (art.22 comma 1).

Se verrà data la giusta pubblicità alle regole di condotta riprese dalla F.I.S.I. si potrà iniziare ad educare gli utenti della montagna al rispetto dei luoghi e degli altri utenti, ricordando sempre che il rischio in montagna non sarà mai completamente eliminabile.

⁵⁰ Così CHIESI *op. cit.*

Insomma, se da un lato non può che guardarsi con estremo favore alle prescrizioni che coinvolgono gli utenti, dall'altro pare che la legge in capo a gestori ed amministratori pubblici abbia cambiato poco o niente.

L'amplificazione data dai media, adducendo che vi siano grandi novità per la sicurezza in capo ai gestori, come l'assicurazione stabilita all'articolo 4 comma 1, riguardante la responsabilità civile per danni derivabili agli utenti e ai terzi, può essere fuorviante nel senso di spingere l'utente a ritenere di essere coperto da un'assicurazione in caso di danni subiti o arrecati a terzi.

Sui piatti di una ideale bilancia, dunque, gli aspetti positivi della disciplina ora illustrata appaiono di gran lunga inferiori a quelli negativi; nulla vietando, per altro verso, che, con il tempo, il Legislatore affronti finalmente i problemi chiave della questione, il contratto di "*skipass*" e un'eventuale assicurazione per gli utenti.

A corollario di ciò la legge n.281/98 sulla tutela dei consumatori potrebbe essere considerata come una legge quadro nazionale, dedicata alla sicurezza sportiva negli sport di massa, tra cui anche lo sci.