



UNIVERSITY
OF TRENTO - Italy
Faculty of Law
Department of Legal Sciences

**The Trento Law and Technology Research
Group Student Paper n. 15**

**REGOLE DI SICUREZZA E
RESPONSABILITÀ CIVILE NELLE
ATTIVITÀ DI MOUNTAIN BIKING E
DOWNHILL MONTANO**

**SAFETY RULES AND CIVIL
LIABILITY IN THE PRACTICE OF
MOUNTAIN BIKING AND
DOWNHILL**

IVAN SALVADORI

lawtech

ISBN: 978-88-8443-478-4

COPYRIGHT © 2013 IVAN SALVADORI

This paper can be downloaded without charge at:

The Trento Law and Technology Research Group
Student Papers Series Index
<http://www.lawtech.jus.unitn.it>

Unitn-eprints:

<http://eprints.biblio.unitn.it/archive/4150/>

Questo paper © Copyright 2013 by Ivan Salvadori è pubblicato con
Creative Commons Attribuzione-Non commerciale-Non opere derivate
2.5 Italia License. Maggiori informazioni circa la licenza all'URL:
<<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/it/>>

SAFETY RULES AND CIVIL LIABILITY IN THE PRATICE OF MOUNTAIN BIKING AND DOWNHILL

ABSTRACT

This paper aims to examine the rules of safety and liability emerging from the practice of mountain biking and downhill. The number of tourists practicing these two sports is greatly increasing in the Italian mountains holiday destinations. This phenomena is progressively becoming an important driver in the marketing strategies related to the tourist fruition of the Italian mountains in summer. The analysis focuses on the evolution of these sport activities and of the tourism choices connected to these sports. It inquires the civil liabilities arising for the parties that are involved in these activities both as service provider and as consumers.

The study is divided into two parts. The first highlights the historical evolution of the bicycle, from the early models without steering and pedals up to the most advanced mountain bike today. It is later portrayed the advent of the practice of mountain biking and downhill in Italy, in order to understand the regulatory framework that articulates procedures, conditions of practice and safety rules surrounding these sport activities, with reference to legislation often uneven and dispersed at various levels in the hierarchy of sources (with an important model represented by recent Trentino legislation), where an important role is played by the technical and social rules of the communities of practice of reference.

The second part is about the civil liabilities affecting the subjects involved in this activity as service providers and users. The paper examines the figure of the guide/teacher of mountain bike, not yet legislatively recognized as professions, but heterogeneously governed by some regional rules, highlighting the civil liability imposed on these figures of uncertain professional level in relation to accidents involving pupils and of parties injured by them during the time in which they are placed under the supervision of their instructors. It then considers the liability of the operator of the bike park, an organized area specifically

reserved to the practice of downhill. The bike park manager by entering into what can be considered a "contract for the use of the bike park" undertakes to carry the rider from downstream to upstream, and is subject to liabilities that are related to the safety conditions of the areas where the rider performs his descent to valley. It also examines the role of insurance, noting that some local regulations require the operators of the bike park to provide adequate insurance cover before opening the park to the public. Also analyzed is the scenario resulting from an hypothetical collision between bikers and other traditional visitors of the mountain, both inside and outside of the bike park, exploring the liability of the operator in relation to such occurrences. Lastly it is also considered the civil liability arising from a defect on the equipments used by mountain bikers, as well as the product liability of the manufacturer of mountain bikes in relation to a non-contractual liability arising from placing on the market a defective mountain bike.

KEYWORDS

Civil Liability, Sport Activities, Cycling,
Mountain Biking, Tourism

About the Author

Ivan Salvadori (e-mail ivan_salvadori@libero.it), graduated in Law at the University of Trento under the supervision of prof. Umberto Izzo (March 2013), is a practising lawyer in a law firm of Tione di Trento (TN). The opinions stated in this paper and all possible errors are the Author's only.

REGOLE DI SICUREZZA E RESPONSABILITÀ CIVILE NEL MOUNTAIN BIKING E NEL DOWNHILL

ABSTRACT

Il paper si prefigge l'obiettivo di esaminare, sotto diversi profili, le regole di sicurezza e la responsabilità civile nascente dall'esercizio del *mountain biking* e del *downhill*, due attività sportive in grande espansione che costituiscono ormai un volano importante nelle strategie di marketing connesse alla fruizione turistica della montagna estiva. L'analisi si focalizza sulla evoluzione del fenomeno sportivo e turistico connessa a questi sport e sulle responsabilità nascenti in capo ai soggetti che in queste attività sono coinvolti nella veste di erogatori di servizi che le rendono possibili e di utenti che le praticano.

Lo studio è suddiviso in due parti. La prima muove dal lumeggiare l'evoluzione storica della bicicletta, dai primi modelli sprovvisti di sterzo e pedali fino alle più evolute *mountain bike* di oggi. L'analisi prosegue soffermandosi sull'avvento della pratica della *mountain bike* e del *downhill* in Italia, per poi ricostruire il quadro regolativo che scandisce modalità, condizioni di pratica e regole di sicurezza che circondano queste attività sportive, con riferimento ad una normativa spesso poco omogenea e dispersa a vari livelli nella gerarchia delle fonti (con un modello rilevante rappresentato dalla recente normativa trentina), dove un ruolo importante viene giocato da regole tecniche e sociali delle comunità di pratica di riferimento.

La seconda parte del paper analizza la responsabilità civile che interessa tutti i soggetti coinvolti in questa attività in veste di erogatori di servizi e di utenti. Viene esaminata la figura dell'accompagnatore/maestro di *mountain bike*, non ancora considerata dalla normativa nazionale, ma eterogeneamente disciplinata da alcune norme regionali, mettendo in luce la responsabilità civile gravante su queste figure dall'incerto status professionale in relazione a infortuni di allievi e di terzi danneggiati da questi ultimi nel tempo in cui sono operano sotto la vigilanza dei propri istruttori. Si considera quindi la responsabilità civile del gestore di *bike*

park, l'area appositamente adibita alla pratica del *downhill*. Il gestore attraverso la stipulazione di un "contratto atipico di fruizione del *bike park*" si impegna a trasportare da valle a monte il *biker*, e viene assoggettato a responsabilità che sono legate alle condizioni di sicurezza delle aree dove il *biker* esegue la propria discesa a valle. Si esamina anche il ruolo dell'assicurazione, prendendo atto che alcune normative locali prevedono in capo al gestore del *bike park* l'obbligo di dotarsi di una adeguata copertura assicurativa prima di procedere all'apertura dell'impianto al pubblico. Si analizza anche lo scenario conseguente ad ipotesi di collisione tra *bikers* ed altri fruitori della montagna estiva, sia all'interno che all'esterno del *bike park*, verificando la posizione assunta dal gestore in relazione a tali evenienze. Non si è infine trascurato di considerare la responsabilità civile nascente da un difetto dell'attrezzatura impiegata dal *mountain biker*. Le figure analizzate corrispondono al produttore di *mountain bike* in relazione alla responsabilità extracontrattuale nascente dalla immissione sul mercato di un prodotto difettoso, e al locatore di *mountain bike* in relazione alla responsabilità contrattuale derivante da inadempimento del contratto per mancata idoneità e/o manutenzione del bene locato.

PAROLE CHIAVE

Responsabilità Civile, Sport, Ciclismo,
Mountain Bike, Turismo

Informazioni sull'autore

Ivan Salvadori (e-mail ivan_salvadori@libero.it), ha conseguito la laurea in giurisprudenza presso la Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Trento nel marzo 2013 discutendo una tesi elaborata con la supervisione del prof. Umberto Izzo; svolge la pratica forense presso uno Studio Legale Associato di Tione di Trento (TN). Le opinioni espresse, così come gli errori o imprecisioni contenute nello stesso, sono imputabili esclusivamente all'autore.

**REGOLE DI SICUREZZA E RESPONSABILITÀ CIVILE
NELLE ATTIVITÀ DI MOUNTAIN BIKING E DOWNHILL
MONTANO**

Salvadori Ivan

INTRODUZIONE	12
--------------	----

PARTE I

**MOUNTAIN BIKE, DOWNHILL E TURISMO:
ASPETTI GENERALI**

CAPITOLO 1

LA MOUNTAIN BIKE COME DISCIPLINA SPORTIVA E
FENOMENO TURISTICO

1.1. L'evoluzione storica della bicicletta	18
1.2. La nascita del fenomeno <i>mountain bike</i>	26
1.3. Il <i>downhill</i> : agli estremi del rapporto fra bici e montagna	30
1.4. L'area appositamente adibita per gli amanti delle due ruote: il <i>bike park</i>	34

CAPITOLO 2

LA FRUIZIONE DEI TERRITORI MONTANI IN BICICLETTA: IL
QUADRO NORMATIVO

2.1. L'autoregolamentazione: il Codice NORBA, il Codice IMBA e le Tavole delle Montagna di Courmayeur	38
2.2. Il codice della strada	48
2.3. La normativa specifica della <i>mountain bike</i> : l'esperienza trentina	51

PARTE II

RESPONSABILITÀ CIVILE E REGOLE DI SICUREZZA

CAPITOLO 1

L'ACCOMPAGNATORE DI MOUNTAIN BIKE

1.1. L'accompagnatore in generale: figure professionali e figure volontarie	61
1.2. La figura dell'istruttore di <i>mountain bike</i> : profili generali e questioni aperte	69
1.3. Rischi e responsabilità civile dell'accompagnatore di <i>downhill</i>	78
1.4. Profili assicurativi	83

CAPITOLO 2

LA RESPONSABILITÀ CIVILE ALL'INTERNO DEL BIKE PARK

2.1. Il contratto atipico di fruizione del <i>bike park</i> in relazione al modello del contratto atipico per la fruizione delle aree sciabili	87
2.2. Le difficoltà nella ricostruzione dell'incidente: la collisione tra <i>biker</i> e l'investimento di terzi a piedi	99
2.3. Gli incidenti in fase di risalita: la responsabilità civile del gestore di <i>bike park</i>	113
2.4. Gli incidenti in fase di discesa: la responsabilità civile del gestore di <i>bike park</i>	118
2.5. Gli incidenti fuori dalle aree adibite a <i>bike park</i>	123
2.6. Profili assicurativi	126

CAPITOLO 3

LA RESPONSABILITÀ CIVILE NASCENTE DA UN DIFETTO DELL'ATTREZZATURA IMPIEGATA DAL MOUNTAIN BIKER

3.1. La responsabilità civile del produttore di <i>mountain bike</i>	133
--	-----

3.2. La responsabilità civile del locatore di <i>mountain bike</i>	143
CONCLUSIONI	148
BIBLIOGRAFIA	156
RISORSE WEB	162

INTRODUZIONE

*“La bicicletta insegna cos’è la fatica,
cosa significa salire e scendere – non
solo dalle montagne, ma anche nelle
fortune e nei dispiaceri – insegna a vivere.
Il ciclismo è un lungo viaggio alla ricerca di se stessi.”*

[Ivan Basso]

In questi ultimi tempi in Italia le parole spread, crisi e debito pubblico sono protagoniste delle prime pagine dei giornali. Se in molti settori economici la crisi si fa sentire pesantemente, un dato rassicurante arriva dal mondo della bicicletta.

Dai dati forniti dall’ANCMA (Associazione Nazionale per l’Industria del Ciclo e Motociclo) la situazione in Italia per quel che riguarda bici e motori è nettamente diversa. Le aziende che producono mezzi a motore hanno visto un netto calo di vendite. Nel 2011 i costruttori di scooter e di moto hanno subito una perdita pari al diciassette per cento rispetto agli anni passati. Lo stesso non si può dire per le aziende italiane specializzate nella produzione di bici. Infatti se da un lato la vendita di bici in Italia è scesa del 5,7% (una perdita relativamente piccola se confrontata agli altri settori industriali) la produzione ha subito una decrescita pari al solo 1,1%. L’esportazione di bici italiane, nel frattempo, è invece cresciuta. Nel 2011 sono state esportate dall’Italia verso gli altri Paesi circa 1,5 milioni di biciclette (con un incremento di vendite pari all’11,1%). Ciò rappresenta un dato positivo e se

confrontato agli altri Paesi del Nord Europa l'economia italiana del settore ciclistico sembrerebbe più sana di quanto si possa immaginare¹.

“Anche se in piena crisi economica il settore del ciclo ha avuto perdite contenute se paragonate alle altre realtà industriali” ha affermato Pietro Nigrelli (responsabile ANCMA), *“...se guardiamo ad esempio ciò che sta accadendo negli altri settori, l'industria del ciclo ha fatto relativamente bene con una perdita del consumo interno pari al 5,7%”*.

Analizzando invece il settore delle bici da montagna il cui impiego si ricollega all'idea di *hobby* e tempo libero, la situazione è delle migliori. La fascia di *mountain bike* di alto livello continua a crescere, mentre le *mountain bike* a basso costo sembrano diminuire. Basti pensare che la quota di mercato in Italia per il settore fuori strada è cresciuta dell'uno per cento in un anno, passando dal 33% del 2010 al 34% del 2011².

Questo tuttavia non succede solamente in Italia, infatti l'ETRA (Associazione Europea dei rivenditori di veicoli a due ruote), ha diffuso dati molto interessanti sul contributo che l'industria della bicicletta porta all'economia della Germania (presa come esempio perché considerata la locomotiva dell'arrancante economia dei Paesi dell'euro)³.

In Germania nel 2011 sono state vendute circa 4 milioni di biciclette, a fronte di 3,7 milioni di autovetture ed il volume di vendite totali nel settore ciclistico (compresi accessori e assistenza) è stato pari a circa 5 miliardi di euro. Il potenziale di crescita annuale del mercato delle bici è stimato in 3,65%, mentre per altri beni di consumo è di circa l'1,02%. Ma v'è di più: in Germania l'industria della bicicletta dà lavoro a 278.000 persone, tra fabbriche, negozi, infrastrutture, turismo e altri settori di nicchia.

¹ ADDAMO D., *“Controtendenza: quando la crisi favorisce l'industria”*, in rete: <http://www.triridemtb.com>.

² ADDAMO D., *cit.*

³ ETRA: European Twowheel Retailers' Association, è l'Associazione Europea di rivenditori di veicoli a due ruote. Il sito internet di questa associazione è: <http://www.etra-eu.com/>

La bicicletta è il mezzo di trasporto più diffuso e popolare nel Paese dove si fabbricano Mercedes, BMW, Volkswagen, Opel... Ci sono infatti 69 milioni di bici in circolazione (a fronte di 42,9 milioni di automobili) e l'80% dei tedeschi adulti possiede almeno una bicicletta⁴. Questi dati evidenziano come, a livello economico e turistico, sia indispensabile provvedere ad organizzare strutture ed attività volte al soddisfacimento delle aspettative di chi, in sella alla bicicletta, cerca un mezzo alternativo di fruizione turistica della montagna.

È così che recentemente sono nate associazioni territoriali che hanno fatto della *mountain bike* la propria ragione di vita. Esse si impegnano a organizzare attività escursionistiche, corsi per i più piccoli, realizzare parchi per lo svolgimento delle discipline più adrenaliniche, con la predisposizione di accompagnatori/istruttori o maestri di *mountain bike*⁵.

L'attività ciclistica consente spostamenti di persone in aree turistiche, in luoghi dove sono previsti appositi tracciati da percorrere in sicurezza e che consentono di perdersi nella contemplazione di magnifici paesaggi. Ciò che questa disciplina sportiva consente inoltre di ottenere, è il costante afflusso di turisti che per tutto il corso dell'anno si recano in montagna per trascorrere le proprie vacanze. In inverno essi sfruttano le piste con sci e snowboard per godere dell'esperienza che la neve sa regalare, e in estate percorrono sentieri e stradine per scoprire i colori e i profumi che la montagna può offrire. A fronte del continuo aumento di praticanti, è sorto il problema di disciplinare la pratica di questa attività ludico-sportiva così importate per il fenomeno turistico, onde consentire che essa sia svolta con adeguati margini di sicurezza.

L'obiettivo del lavoro svolto è quello di esporre le regole che oggi interessano la disciplina della *mountain bike* e del *downhill* e valutare le

⁴ In rete: <http://www.triridemtb.com>.

⁵ Associazioni quali ad esempio: Accademia Nazionale di Mountain Bike (in rete www.scuoladimtb.com), Alpbike Ciclotrekking BZ (in rete www.alpbike.it), Associazione cicloturistica italiana (in rete www.associclo.it), Dolomiti di Brenta bike (in rete www.dolomitidibrentabike.it), etc...

norme di responsabilità civile che trovano applicazione in caso di controversie tra i soggetti che esercitano questo sport per lavoro, o semplicemente per finalità turistiche e/o ludico-ricreative.

Il lavoro è diviso in due parti: nella prima viene svolta una descrizione storica relativa all'evoluzione della *mountain bike*, fornendo una definizione di bicicletta e scoprendo le origini di questo mezzo, utilizzato agli albori come semplice attrezzo alla moda per poi trasformarsi in mezzo di locomozione fino ad arrivare, oggi, ad essere un vero e proprio sport con milioni di appassionati in tutto il mondo. Si è poi dato spazio alla disamina dell'evoluzione della *mountain bike* e del *downhill*, la versione più adrenalinica del *mountain biking* che consiste nello scendere alla massima velocità da pendii, solitamente ricompresi in appositi tracciati denominati di "*bike park*", dei quali si darà una definizione.

Nella seconda parte del lavoro si entra nel cuore dello studio giuridico, analizzando la responsabilità civile dei soggetti che entrano in contatto con tale sport e delle regole che disciplinano la fruizione della montagna in bicicletta, inquadrando anche il panorama delle regole che sovrintendono alla fruizione della stessa in sella ad una bicicletta. In questa parte il lavoro è improntato alla ricerca delle regole relative alla sicurezza nella pratica di tale sport e nella responsabilità civile di tutti i soggetti che lo praticano o che comunque entrano in contatto con esso, i quali più precisamente posso essere classificati ne: l'accompagnatore/maestro di *mountain bike*, il cliente/allievo, il gestore dell'area attrezzata, il fruitore del *bike park*, il pedone che fruisce della montagna, il produttore di biciclette ed infine, il locatore di *mountain bike*.

In ultima analisi ci si è preoccupati di analizzare le regole di responsabilità civile gravanti sul produttore, fornitore e locatore di *mountain bike*, i quali, come si vedrà assumono posizioni assai rilevanti in relazione ai danni derivanti da vizi del prodotto o da difetti di manutenzione.

PARTE I

MOUNTAIN BIKE, DOWNHILL E TURISMO: ASPETTI GENERALI

CAPITOLO 1

LA MOUNTAIN BIKE COME DISCIPLINA SPORTIVA E FENOMENO TURISTICO

Per la maggior parte delle persone la bicicletta appare un mezzo familiare, tanto da ritenerne scontata l'esistenza. In realtà la bicicletta è caratterizzata da due secoli di storia, anni in cui si sono susseguite una moltitudine di invenzioni, scoperte, tentativi e fallimenti. Le principali innovazioni sono state poi riportate nel mondo della moto e dell'automobile. Nel tempo la bicicletta ha vissuto anche una sua evoluzione funzionale, da semplice veicolo di trasporto, a vera e propria disciplina sportiva. Oggi il mountain biking si sta affermando sempre più quale fattore di attrattiva nel settore turistico. Di seguito è riportato un breve excursus sulla storia della bicicletta, della mountain bike e del fenomeno di più recente affermazione, il downhill.

1.1. L'evoluzione storica della bicicletta

Il veicolo a due ruote, considerato l'antenato storico della bicicletta, fonda le proprie radici sin nell'antichità. Pare che i Cinesi utilizzassero carri a due ruote addirittura nel 9.500 a.C. e i Sumeri oltre 8.000 anni fa. In Egitto se ne trova traccia intorno al 4.000 a.C. "all'epoca di quel re degli Egizi che, nel corso di una spedizione armata verso il Mar Nero, condusse al seguito delle truppe certi piccoli carri a due ruote trainati da quadrupedi"⁶.

Il primo abbozzo di bicicletta ritrovato è quello riportato nella Fig.1.1. scoperto dal Prof. Augusto Marinoni verso la metà degli anni '60⁷, durante i lavori di restauro del Codice Atlantico del 1490 di Leonardo da Vinci.

⁶ CARDELLIN A., *Storia del Velocipede e dello Sport ciclistico*, Padova, 1946

⁷ MARINONI A., filologo e umanista, riconosciuto a livello internazionale quale autorevole studioso di Leonardo da Vinci.

La paternità del disegno non è però mai stata provata e secondo alcuni studiosi l'opera non è riconducibile a Leonardo, ma ad uno dei suoi allievi⁸.



Figura 1.1 *Schizzo di veicolo reperito nel Codice Atlantico di Leonardo da Vinci, (in rete www.erewhon.ticonuno.it/2002/società/bici/storia.htm#1880)*

Mentre l'Europa è travolta dalla Rivoluzione Francese, il giovane Conte Mede de Sivrac, nel 1791, trovava il tempo per progettare e costruire un veicolo a due ruote, che battezzerà “velocifero”, o “celerifero”. Si trattava di un attrezzo a due ruote fissate su un telaio di legno ma privo di sterzo, con il controllo della direzione limitato a ciò che era ottenibile dall'inclinazione del corpo. Salendo in sella del “velocifero”, si imprimeva il movimento con la spinta dei piedi a terra, camminando perciò da seduti. Venne presentato ai giardini di Palais Royal e divenne ben presto un lussuoso giocattolo per adulti, dando vita a forme fantasiose e bizzarre che ricordavano il corpo del cavallo, del serpente o del leone (vedi Fig. 1.2 pagina seguente). Questo strano strumento nacque perciò più come passatempo alla moda che come mezzo di locomozione.

⁸ Informazione rilevata in rete, www.erewhon.ticonuno.it.



Figura 1.2 Fotografia raffigurante un velocifero con corpo di serpente (in rete www.erewhon.ticonuno.it/2002/società/bici/storia.htm#1880)

Queste storie sono ciò che si narra sulla nascita della bicicletta, ma sono solamente ipotetiche in quanto il primo vero brevetto relativo alla bicicletta è quello del 1818 presentato dal barone Karl Christian Ludwig Drais von Sauerbrohn, un ufficiale dell'esercito prussiano.

Egli ingegnò la *Laufmaschine* (macchina da corsa), un celerifero che ebbe la possibilità di sterzare manovrando sulla ruota anteriore, indipendente dalla struttura portante. La nuova macchina verrà battezzata dalla stampa "draisienne"⁹.

Drais brevettò l'invenzione tramite il suo rappresentante francese, Monsieur Dineux, che installò a Parigi un'officina e una scuola per imparare a usare il nuovo mezzo. Qualcuno disse che l'interesse di Karl

⁹ Draisienne, tale nuovo vocabolo venne poi italianizzato in "draisina".

nel trovare un'alternativa all'uso del cavallo fosse dovuto alla inedita crisi dei raccolti che, nel 1816 (il c.d. anno senza estate), procurò la morte di moltissimi cavalli¹⁰.

Nel suo primo documento di viaggio, il 12 giugno 1817, Karl coprì una distanza di 13 chilometri in meno di un'ora.

La Draisina pesava di media 22 chilogrammi, aveva boccole di ottone all'interno dei cuscinetti della ruota, un freno posteriore e 152 millimetri di avancorsa della ruota anteriore per ottenere un effetto auto stabilizzante (il c.d. effetto-castor)¹¹.

Anche questo velocipede però era spinto solo facendo pressione con i piedi a terra, i pedali infatti saranno aggiunti soltanto quarant'anni più tardi quando il giovane Ernest Michaux, che lavorava nell'officina meccanica del padre, montò su una draisina i primi pedali nel 1861, fissandoli al perno della ruota anteriore.

Visto il successo, l'officina lavorò dapprima a modificare le draisine in circolazione e poi a produrne di proprie, aumentando le dimensioni della ruota anteriore in modo da coprire una distanza maggiore a ogni giro di pedali¹².

L'impresa dei Michaux fallì però con un tracollo economico, ma rimase uno dei primi tentativi di produzione su larga scala. Da questo momento in poi, per circa un ventennio, il termine più diffuso in tutta Europa per designare il nuovo mezzo sarà "bicycle" o "biciclo".

¹⁰ Storicamente la crisi dei raccolti pare conseguente ad una eruzione vulcanica nell'isola di Sumbawa (attuale Indonesia) nel 1815.

¹¹ "Effetto-Castor" o "angolo di incidenza": è l'angolo che la verticale al suolo forma con l'asse del perno del portamozzo.

¹² Più larga era la ruota e più lontano si riusciva ad andare con una sola pedalata.

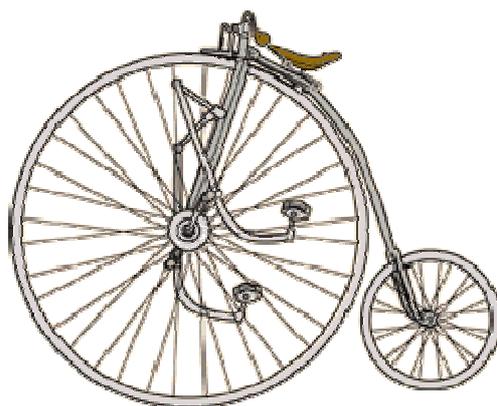


Figura 1.3 Riproduzione di un biciclo del 1860 idealizzato da Michaux.

Il velocipede conobbe una rinascita a Parigi verso la fine del 1860. Comparvero le prime gomme piene, applicate ai cerchioni delle ruote in legno, e i primi telai in tubi di ferro.

Negli anni successivi vennero fatti diversi esperimenti per consentire la trasmissione del moto tramite un sistema di cinghie elastiche ed ingranaggi. Nel 1868 l'orologiaio parigino A. Guilmet fece costruire dal meccanico Eugene Meyer un velocipede con trasmissione a catena sulla ruota posteriore, ma la sua invenzione non ebbe fortuna.

Otto anni dopo, Meyer la ripresentò come propria, applicandola anche ai tricicli¹³. Nel frattempo lavorarono alla stessa idea i francesi Vincent e Sargent, l'americano Shergold e l'inglese Lawson.

Prima della fine del secolo il problema della trasmissione del moto venne risolto in modo definitivo: i pedali vennero collegati ad una ruota dentata che, mediante catena snodabile, trasmetteva il movimento al pignone della ruota posteriore. Da quel momento in poi per compiere lunghe distanze con una sola pedalata non era più necessario avere una ruota anteriore gigantesca e così la bicicletta tornò alla forma originaria, con le due ruote di uguale misura, che conserva ancora oggi¹⁴.

¹³ E. Meyer inventore delle ruote con i raggi, scoperta che consentì di ridurre notevolmente il peso delle ruote originarie.

¹⁴ Storiografia tratta in rete www.erewhon.it cit.

Nel 1869 si diffondono le prime manifestazioni sportive in molte città europee e americane ed il 6 marzo si tiene a Londra il primo raduno internazionale.

Famoso a Parigi il "Velodrome Buffalo", diretto da Tristan Bernard, dove si recava spesso il famoso pittore Toulouse-Lautrec che ci lasciò una serie di dipinti di quelle manifestazioni (Fig. 1.4, pagina seguente)¹⁵.

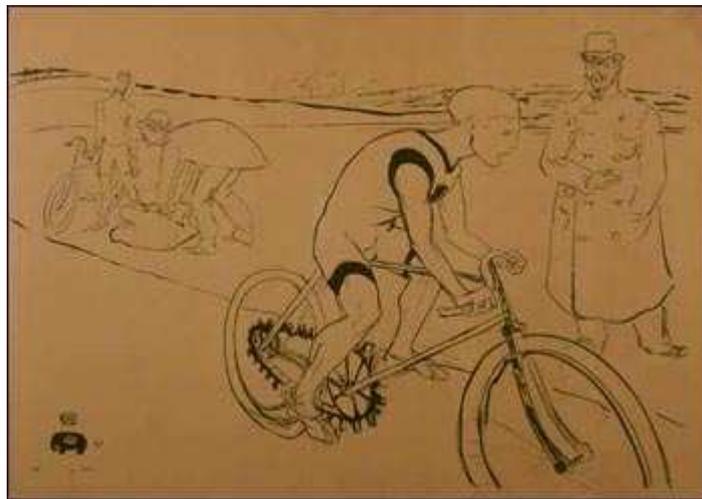


Figura 1.4 Toulouse-Lautrec, *La Chaine Simpson*, litografia del 1869

Nel 1870 nascono le prime associazioni di turismo ciclistico a carattere non competitivo. Il primo "Veloce Club" italiano è quello di Firenze, seguito da quello di Milano¹⁶.

Nel 1873 in Italia viene distribuito ai reggimenti di fanteria il primo velocipede, con ruote basse e quasi uguali, interamente in legno.

¹⁵ Il "Velodrome Buffalo" fu una delle prime competizioni ciclistiche in Parigi; l'allora direttore T. Bernard fu considerato uno dei primi ad annunciare l'ultimo giro della gara attraverso il suono di una campanella.

¹⁶ In rete: www.federciclismo.it, sulla storia delle associazioni ciclistiche.

Inizialmente la bicicletta ad uso militare venne usata solo per il servizio di corrispondenza.

Nel 1888 lo scozzese G.J. Boyd Dunlop, veterinario di professione, per eliminare i contraccolpi delle ruote del triciclo regalato al figlio, inchiodò ad esse dei tubi di gomma gonfiati a pressione minima con una siringa di vetro. Nacque così il primo pneumatico. Dunlop propose ad una squadra di ciclisti inglesi di montare le sue gomme durante una competizione: vinsero e il nuovo pneumatico si diffuse così in tutta Europa¹⁷.

Da quel momento in poi, tutte le principali case produttrici che ottennero l'esclusiva di cerchiare le ruote con i pneumatici Dunlop adottarono il nome di biciclo o bicicletta.

Dodici anni più tardi, l'americano Charles Goodyear scopre casualmente il processo di vulcanizzazione della gomma osservando un miscuglio di lattice e zolfo caduto su una stufa. Il lattice di gomma, fino a quel momento usato per lo più nella produzione di impermeabili e stivali, acquista in questo modo durata e resistenza e può essere impiegato in nuovi settori quali la creazione di pneumatici per i veicoli¹⁸.

¹⁷ In rete www.vocearancio.ingdirect.it/breve-storia-della-bicicletta/

¹⁸ Informazioni storiche tratte in rete <http://www.biography.com/people/charles-goodyear-9315611>



Figura 1.5 *I Bersaglieri ciclisti italiani*

Nel 1894 viene fondato a Milano il Touring Club Ciclistico Italiano¹⁹, con l'intento di diffondere il cicloturismo in tutta Italia. Dai 774 soci iniziali, arriverà ad averne circa 300.000.

Non più di 15 anni più tardi nascono le prime milizie ciclistiche. In Italia, nel 1900, esistevano già quattro compagnie di bersaglieri ciclisti e nel 1909 la Bianchi ricevette una commissione per fornire le prime biciclette pieghevoli ai reparti ciclisti dell'Esercito Italiano²⁰.

Nel 1903 prende il via la prima grande gara ciclistica su strada, il *Tour de France* e, in Italia, la Milano-Torino. Seguono il Giro di Lombardia, quello del Piemonte, la Milano-Sanremo e, nel 1909, il primo Giro d'Italia, organizzato dalla Gazzetta dello Sport²¹.

¹⁹ Il nome fu poi mutato in Touring Club Italiano (T.C.I.). Oggi, con i suoi circa 300.000 soci, è una delle istituzioni turistiche con più iscritti d'Italia. Nacque per iniziativa di un gruppo di 57 ciclisti, tra cui il primo presidente Luigi Vittorio Bertarelli, il cui intento principale era la diffusione della bicicletta, vista come nuovo mezzo alla portata di tutti, simbolo di modernità e *motore di diffusione del turismo in tutta la penisola*. Il Touring Club Italiano si distingue nel corso della sua storia ultracentenaria per il forte impegno nello *"sviluppo del turismo, inteso anche quale mezzo di conoscenza di paesi e culture, e di reciproca comprensione e rispetto fra i popoli. In particolare il T.C.I. intende collaborare alla tutela ed alla educazione ad un corretto godimento del patrimonio italiano di storia, d'arte e di natura, che considera nel suo complesso bene insostituibile da trasmettere alle generazioni future"*. (Dal primo articolo dello Statuto del Touring Club Italiano).

²⁰ Nel 1885 Edoardo Bianchi ha avviato la propria attività con il primo negozio in via Nirone a Milano e da allora il marchio Bianchi è sinonimo di Design italiano, alta qualità e tecnologie avanzate. L'inconfondibile colore Celeste delle biciclette ha segnato per sempre la storia del ciclismo, in rete www.bianchi.com.

²¹ In rete www.erewhon.ticonuno.it cit.

È solo dagli inizi del 1900 che possiamo affermare che il ciclismo si è tramutato in vera e propria disciplina sportiva: fino ad allora la bicicletta veniva utilizzata solamente come mezzo di locomozione.

1.2. La nascita del fenomeno *mountain bike*

Nel 1933, negli Stati Uniti, Ignaz Schwinn²² iniziò a produrre e commercializzare una robustissima bicicletta, la Schwinn Excelsior, adottata, per la sua indistruttibilità, dai fattorini che consegnavano la corrispondenza a domicilio.

Quando, verso la fine degli anni '70, in California, un gruppo di giovani scatenati si inventò le gare ciclistiche di discesa, la vecchia Schwinn Excelsior si dimostrò l'unica bicicletta abbastanza robusta, in grado di sopportarne le sollecitazioni.

La nascita ufficiale della *mountain bike* si fa infatti coincidere con quella che è stata la prima competizione in discesa della storia della *mountain bike*. Stiamo parlando della mitica “Repack Downhill”, l'evento che ha trasformato in uno sport quello che fino ad allora era una semplice attività ludica. Una gara organizzata dalla Velo Club Tamalpais della Contea di Martin, in California, il 21 ottobre 1976, che percorrendo le colline sovrastanti la baia di San Francisco, scendeva rapidamente percorrendo un itinerario impervio di circa 3.36 km con 430 m di dislivello.

²² Schwinn, tedesco, mantenne per anni il record del tracciato, percorso a quasi 25 miglia orarie di media. Nel 1895 diventa socio di Adolph Arnold nella “Arnold, Schwinn & Co” per la produzione di biciclette.



Figura 1.6 *Cinque dei giovani ideatori della competizione “Repack Downhill” : Alan Bonds, Benny Heinrichs, Ross Parkerson, Jim Stern, e Charlie Kelly (anno 1977)*

A causa della grande pendenza e delle numerose curve del percorso i freni antiquati si scaldavano in fretta, vaporizzando il grasso del mozzo. Ad ogni discesa bisognava perciò re-ingrassare la bicicletta. Alan Bonds fu il vincitore della prima edizione: quando si posò il polverone, ci si accorse che era l'unico dei 10 partenti arrivato al traguardo in piedi. L'ultima edizione si tenne nel 1984.



Figura 1.7 *Alan Bonds in azione durante una delle prime gare di downhill.*

In questo giovanile e spericolato contesto, la “Schwinn Excelsior” si dimostrava sì, l'unica bicicletta in grado di sopportare le sollecitazioni del terreno, ma non aveva alcuna qualità per poter poi affrontare le risalite: salire ogni volta sui colli a piedi, spingendo a mano la

bicicletta, non era affatto divertente²³. Fu così che uno di quei giovani ragazzi, Gary Fisher²⁴, applicò alla sua Schwinn i rapporti di velocità, rielaborò la geometria rendendola più rigorosa, e migliorò i freni, aprendo così la strada alla moderna *mountain bike*.

Altri nomi si legarono agli esordi della *mountain bike*: Joe Breeze²⁵, che intuì l'importanza della geometria del telaio per una bicicletta efficiente e creò, a partire dalla forma dell'Excelsior, un nuovo modello con struttura in acciaio molto più leggero; Charlie Cunningham²⁶, che attraverso una bicicletta con ruote strette e a 10 velocità, ripercorse su e giù il Monte Tamalpais e Tom Ritchey²⁷, che creò il telaio Stumpjumper, uno dei modelli più famosi e competitivi ancora oggi della sua azienda, la Specialized.

Da quel momento si mossero passi fondamentali verso la *mountain bike* come oggi la conosciamo.

Il fenomeno infatti dilagò in tutti gli Stati Uniti e più tardi, verso gli anni ottanta, in Europa.

In Italia quando molti ancora snobbavano la bicicletta da fuoristrada tanto da essere praticamente sconosciuta, la ditta Cinelli lanciò sul

²³ Storiografia, ricostruzione ed avvenimenti carpati in rete www.castelamato.it.

²⁴ Fisher, americano, considerato il padre fondatore della *mountain bike*, imprenditore ancora oggi e detentore del marchio TREK, in rete www.trekbikes.com.

²⁵ Breeze, americano, disegnatore di biciclette, fu uno dei primi a contribuire allo sviluppo della *mountain bike* ed è considerato uno dei suoi inventori, in rete www.breezerbikes.com.

²⁶ Cunningham, americano, laureato in ingegneria meccanica, uno dei primi sviluppatori dei rapporti di velocità sulle biciclette, in rete www.cunninghambikes.com.

²⁷ Ritchey, americano, iniziò a costruire i suoi primi telai già a 15 anni e negli anni '80 divenne il numero uno dei produttori di telai per *mountain bike* fatti a mano, in rete www.ritcheylogics.com

mercato il modello “Rampichino” la prima *mountain bike* italiana²⁸, prodotta a partire dalla primavera del 1985²⁹.

Fu proposta al pubblico italiano dal mensile naturalistico “Airone”³⁰, che nell’articolo a firma di Nicolò Lurani, così descriveva il nuovo mezzo:

“Adatta ai sobbalzi di un viottolo di campagna, alle salite impossibili delle mulattiere, alle discese dissestate dei sentieri, permette al tempo stesso lunghi tragitti su strada asfaltata, aprendo nuove affascinanti prospettive nel campo dell’escursionismo, nel rispetto per l’ambiente e la corretta fruizione dei beni culturali”.

Fino ad allora la bici fuoristrada in Italia era praticamente sconosciuta. La lungimiranza di Cinelli fu premiata: l’idea piacque, e così anche il nome che divenne sinonimo in Italia di *mountain bike*³¹. Gary Fisher fu il primo distributore negli USA dei “Rampichini” Cinelli.

Nel corso degli anni le biciclette da montagna ebbero poi una grande evoluzione tecnica: sono molto diverse dalle prime biciclette con le quali Gary Fisher, Joe Breeze, Charlie Cunningham e Tom Richey scendevano a precipizio dalle alture della California: “*da allora la bicicletta in montagna ha affermato continue nuove tendenze, standard tecnologici, pratiche agonistiche e amatoriali, imponendosi come*

²⁸ Cinelli, ditta fondata da Cino Cinelli, noto ciclista ed ideatore del Rampichino. Molti lo ricordano perché regalò al ciclismo moderno il primo manubrio in alluminio, la prima sella con lo scafo in plastica, i primi cinghietti fermapiède, il primo pedale a sgancio rapido, in rete www.cinelli.it.

²⁹ In rete www.castelamato.it, cit

³⁰ La rivista, edita dai primi anni ottanta dalla Giorgio Mondadori Editore si caratterizzò come la prima pubblicazione italiana di divulgazione scientifica nel campo dell’etologia, dell’ecologia e più in generale dello studio degli animali e dell’ambiente. Dopo la crisi di vendite dei tardi anni novanta, è stata comprata dalla Cairo Edizioni, in www.cairoeditore.it.

³¹ LAVEZZO M., Presidente della Commissione interregionale LPV per il Cicloescursionismo in *mountain bike*. È componente del Gruppo di Lavoro Cicloescursionismo della CEE., in “Montagna e bici”, Atto di proposta e di indirizzo SAT, Relazioni della “Giornata di studio Montagna e bici”, Trento 7 maggio 2010.

fenomeno di massa a livello globale”³². Oggi la quota di mercato delle biciclette da montagna è vicino ai 2/3 delle vendite totali.

1.3. Il Downhill: agli estremi del rapporto fra bici e montagna

Percorrere ripide discese di montagna nel minor tempo possibile, a bordo di *mountain bike* appositamente preparate per tale scopo: questo è il *downhill*, disciplina del *mountain biking*.

Il *downhill* è una disciplina giovane ed adrenalinica che negli ultimi anni sta prendendo sempre più campo nell’ambito degli sport estremi. Viene svolta principalmente su ripide strade di montagna, diverse per lunghezza e difficoltà. La prima gara di downhill avvenne nel 1976 in California (la già citata Repack Downhill)³³.



Figura 1.8 *Atleta professionista durante una competizione di downhill.*

Le prime biciclette utilizzate a questo fine erano dotate di un impianto frenante azionabile invertendo la pedalata. Questo sport ebbe una

³² NASCIVERA P.: dopo una collaborazione con il Dipartimento di Economia dell’Università di Trento, entra nell’Amministrazione provinciale (staff programmazione Servizio Turismo PAT). Dal 1993 al 1998 è Direttore dell’Ufficio provinciale competente in materia di pista da sci e attività professionali del turismo. Successivamente, fino al 2010, svolge la funzione di Dirigente Servizio turismo della PAT. Attualmente è responsabile della Direzione Strategia e Programmazione in Trentino Marketing spa., tratto da “Montagna e bici”, Trento 20 maggio 2010.

³³ In rete www.teamflat.it/storia

grande espansione durante gli anni Ottanta, sebbene le bici da corsa impiegate continuassero ad avere sospensioni rigide e nel complesso assai poco efficaci. Negli anni Novanta furono introdotti i freni a disco e le sospensioni, ponendo rimedio alle difficoltà che si riscontravano durante le gare. Sempre in quel torno di anni si svolse il primo mondiale di categoria e il *downhill* fu ammesso fra le discipline sportive mondiali, sancendo così la definitiva affermazione di questa specialità sportiva³⁴.

In questa disciplina caratterizzata, i concorrenti devono indossare delle protezioni molto robuste e un casco integrale dello stesso tipo di quello usato durante una gara di motocross, per il semplice motivo che, durante queste gare, la velocità può raggiungere e superare gli 80 km orari.

La pista deve essere assolutamente in discesa e rigorosamente montana, ovvero con radici, alberi e sassi. Questa deve essere chiusa al passaggio di veicoli e persone che potrebbero compromettere la propria sicurezza e quella degli atleti. Per quanto riguarda la bicicletta, essa deve essere “*full suspended*”, ovvero dotata di sospensioni anteriori ed ammortizzatori posteriori; il manubrio deve essere più largo rispetto a quello di una normale *mountain bike* per garantire un maggiore controllo e stabilità del mezzo e i copertoni devono essere rigorosamente tacchettati, onde garantire una maggiore aderenza sul terreno e una maggiore tenuta in curva. Nelle competizioni di maggior livello, i pneumatici sono tacchettati sui lati e *slick* nel centro³⁵, sacrificando le rade frenate per privilegiare la tenuta in curva. I freni sono sempre a disco, con olio idraulico e i pedali sono chiodati e più

³⁴ Il *downhill* è inserito nel calendario [UCI](#) (Unione Ciclistica Internazionale, [acronimo](#) della denominazione [francese](#) *Union Cycliste Internationale* è l'organizzazione mondiale che coordina l'attività agonistica internazionale del [ciclismo](#) ed ha la sede ad [Aigle](#) in [Svizzera](#)) della [coppa del mondo](#) dal [1993](#).

³⁵ I pneumatici Slick sono le gomme da competizione più conosciute caratterizzati dalla quasi totale assenza di battistrada. Il battistrada può essere completamente liscio (vedi pneumatici utilizzati in Formula 1) oppure caratterizzato da intagli, seppur minimi, come accade nei pneumatici utilizzati nei rally, in rete <http://www.gommeblog.it/pneumatici/5068/gomme-slick/>

grandi rispetto a quelli di una normale bicicletta, permettendo così una maggiore aderenza del piede. Infine, i cerchioni sono molto grandi ed hanno un elevato numero di raggi, permettendo una migliore resistenza agli urti ed alle frenate.

Questa disciplina negli ultimi anni è stata metaforicamente presa d'assalto da una moltitudine di atleti ed appassionati che, per godere di questo sport, programmano la propria vacanza estiva in località montane. È proprio così che recentemente anche il Trentino è diventato la meta elettiva da parte di numerosissimi appassionati italiani e stranieri. Il *marketing* turistico ne ha preso atto come dimostrano le offerte reperibili sulla rete³⁶.

Infatti anche qui è sempre più diffuso l'utilizzo delle biciclette da *downhill*, sia per la presenza di importanti manifestazioni sportive che lo riguardano (come la competizione mondiale in Val di Sole³⁷) e sia per la crescente disponibilità di impianti di risalita attrezzati per il trasporto delle *mountain bike*. Il *downhill* è una pratica che, a differenza del tradizionale *mountain biking*, necessita di portare in quota il veicolo a due ruote e soprattutto di poter disporre di idonei tracciati per la discesa: in alcuni casi sentieri segnalati dal catasto provinciale curato dalla SAT³⁸, in altri casi strade forestali, in altri casi ancora tratti di piste da sci o percorsi appositamente individuati in *bike park*.

³⁶ In trentino vi sono moltissime località che hanno già provveduto alla realizzazione di strutture idonee a favorire il cicloturismo. In particolare, nel sito internet www.visittrentino.it si possono trovare moltissime offerte.

³⁷ La Val di Sole si conferma alla grande sul massimo palcoscenico sportivo mondiale: dal 13 al 16 giugno 2013 gli spericolati funamboli delle ruote grasse ritornano infatti a Commezzadura per la prestigiosa World Cup, specialità: *downhill* (DH); corsa a tempo mozzafiato su discese e pendii dotati di rampe per i balzi spettacolari dei biker. Il tracciato della Val di Sole, conosciuto come "pit snake" (bocca dei serpenti) é ben collaudato da più di 10 anni e le competizioni più importanti sono state: 2 Campionati Italiani, 2 Campionati Europei Elite e 3 Campionati Europei Master, oltre ad altre prestigiose prove Internazionali, tra cui i Campionati Mondiali 2008 e le Coppe del Mondo 2010, 2011 e 2012.

³⁸ Sentiero: l'unica definizione giuridica di "sentiero" si trova nel Codice della Strada il quale, all'art 3 (Definizioni stradali e di traffico), comma primo, n.48, definisce: "sentiero (o mulattiera o tratturo), strada a fondo naturale formata per effetto del passaggio di pedoni e di animali". Purtroppo non vi si

Le competizioni di *downhill* sono gare ciclistiche svolte esclusivamente su tracciati in discesa. Al contrario di quanto si pensa, anche per queste biciclette si tende a ridurre il peso montando componenti più leggeri rispetto a quelli normali, per incrementare le prestazioni in gara. I pesi oscillano dai 16 ai 25 kg. Queste biciclette sono molto robuste perché devono resistere alle fortissime sollecitazioni dei salti e degli oggetti che si devono superare durante il tracciato. Nei siti per gli appassionati di questo sport si consiglia di imparare prima ad utilizzare la bici in discese facili e man mano aumentare di difficoltà dato che questo sport ha bisogno di molta tecnica e allo stesso tempo di una buona preparazione atletica. Generalmente non sono bici “pedalabili” e sono “inadatte” a percorrere anche brevi tratti su strade asfaltate e in pianura: sono bici utilizzate praticamente solo per “scendere” da rilievi montuosi o colline ed i pedali servono solo per rimanere stabili e per non perdere velocità in discesa. Ciò le rende scomodissime e inadeguate se impiegate per uso “comune” (come percorsi urbani, pedalate in campagna, percorre anche piccole salite, ecc...) ³⁹.

L’augmentata presenza di praticanti del *downhill* sulle chine delle nostre montagne comporta numerose problematiche, prima fra tutte la necessità di individuare idonei percorsi anche al fine di tutelare la sicurezza degli escursionisti, degli stessi ciclisti e dell’ambiente naturale, poiché l’usura dei sentieri dovuta al transito delle biciclette da *downhill* è molto più elevata rispetto alla traccia di una normale

fa seguire un’apposita disciplina e il termine utilizzato (“strada”) potrebbe indurre qualche interprete a estendere ai sentieri le norme del Codice in fatto di strade.

Dalla giurisprudenza emergono altre definizioni e il “sentiero” è individuato in quel tracciato che si forma naturalmente e gradualmente per effetto di calpestio continuo e prolungato (Cassazione, maggio 1996, n. 4265, in Mass., 1996) ad opera dell’uomo o degli animali, in un percorso privo di incertezze e ambiguità, visibile e permanente (Cassazione, 29 agosto 1998, n. 8633 in Mass., 1998; Cassazione, 21 maggio 1987, n. 4623 in Mass., 1987).

³⁹ BOMBARDA R., Consigliere Regionale del Trentino Alto Adige per i Verdi, in una lettera rivolta alla Giunta Provinciale di Trento di data 29 agosto 2011.

mountain bike e dunque c'è maggiore bisogno di intervento manutentivo o di ripristino.

È per questo motivo che nelle aree turistico - montane si è sviluppata una possibile soluzione in grado di conciliare il turismo delle due ruote e la tutela dell'ambiente e del paesaggio. Sono state create delle apposite aree dove i soggetti hanno la possibilità di praticare tale disciplina in sicurezza e libertà: i *bike park*.

1.4. L'area appositamente adibita per gli amanti delle due ruote: il c.d. *bike park*

Il *bike park* è un parco istituito sulle pendici di una montagna che contiene un certo numero di percorsi, sentieri ed altre sfide, adattati o concepiti appositamente per essere utilizzati per la discesa in *mountain bike*.



Figura 1.9 Esempio di *bike park*: “Swup the park a.s.d - Loc. Caporitorto”

L'elemento che caratterizza l'attrattiva esercitata da questi percorsi e sentieri è principalmente la sensazione del vento sul viso, la forza nei muscoli e il senso di vertigine nello stomaco. Ciò attira moltissimi turisti che, in estate, tornano per affrontare le discese non con gli sci o con le tavole ma in bicicletta.

Per raggiungere la cime di un *bike park* solitamente si utilizzano bus o impianti di risalita adibiti al trasporto delle biciclette. La sfida per un frequentatore di *bike park* si concentra tutta nella discesa.

Solitamente i sentieri o le strade sono classificati con la stessa scala utilizzata per lo sci alpino, laddove il simbolo verde designa sentieri facili, blu significa intermedie, il rosso indica percorsi avanzati, e neri significa che i sentieri sono riservati esclusivamente ad utenti esperti.

Talvolta nei *bike park* più attrezzati vi è una pattuglia in moto o in quad che promuove la sicurezza nel parco e lo sviluppo dei sentieri. Inoltre è possibile anche che i gestori del *bike park* organizzino corsi per l'insegnamento di questa nuova disciplina.

Attraverso questo sport è infatti possibile rendere attrattiva una località montana non solo in inverno, ma anche in estate e quindi garantire un buon afflusso di clienti durante tutto il corso dell'anno.

CAPITOLO 2

LA FRUIZIONE DEI TERRITORI MONTANI IN BICICLETTA: IL QUADRO NORMATIVO

La pratica della mountain bike è sempre più diffusa in tutto il mondo e quanto accade in Trentino lo conferma a livello locale. Una motivazione di fondo consiste nel fatto che l'impiego della bicicletta da montagna apre nuove possibilità di spostamento e crea un modo più dinamico per affrontare campagna, montagna e collina.

Percepita come una pratica sportiva moderna permette semplici escursioni per famiglie o impegnativi percorsi per i più esperti. Si crea quindi una fascia di utenti che con le mountain bike percorrono piste ciclabili, facili percorsi sterrati o anche itinerari molto impegnativi. Cresce così il numero di appassionati che gradualmente si evolvono per abilità tecnica e livelli di conoscenza, potendo disporre di modelli di biciclette diversificati per ogni terreno e per ogni percorso⁴⁰. Il Trentino si presenta come un territorio particolarmente adatto per queste attività sportive, presentando una vasta gamma di percorsi possibili, che spaziano dai tracciati ciclo-pedonabili pianeggianti, alle strade o sentieri di montagna. La mountain bike è un mezzo di trasporto pulito ma ciò non toglie che il suo utilizzo, soprattutto su vaste proporzioni, possa comportare rischi ambientali o di sicurezza⁴¹.

È perciò importante la valutazione di un duplice aspetto:

- 1) la necessità di adeguamento di questa pratica sportiva con la tutela del territorio;

⁴⁰ Si pensi alle varie biciclette in circolazione, semplici *mountain bike* a telaio rigido, oppure semi-ammortizzate o full ammortizzate come ad esempio le biciclette da downhill, cross country, freeride, trial...

⁴¹ FACCHINI A., presidente della Commissione Tutela e Ambiente Montano SAT in *Montagna e Bici*, Atto di proposta e di indirizzo SAT, Relazioni della "Giornata di studio Montagna e Bici", Trento, 7 maggio 2010.

2) l'implicita ammissione del possibile impatto negativo causato dal frequente passaggio di biciclette su suoli naturali⁴².

Da questi punti si capisce che i concetti chiave relativi alla materia in questione ed al suo rapporto con l'ambiente sono:

- Promozione e Tutela: perché il territorio è un patrimonio da tutelare;
- Promozione e Sicurezza: intesa come promozione del territorio con l'obiettivo di poter effettuare spostamenti in totale sicurezza;
- Promozione e Responsabilità: perché chi promuove deve improntare le proprie azioni alla consapevolezza ed alla responsabilità connesse alla scelta di ogni intervento⁴³.

In questo ambito l'uso della mountain bike deve essere diffuso e promosso all'interno di una disciplina netta, soprattutto considerando l'evoluzione del fenomeno, che, come si è notato nel capitolo precedente, da mezzo per escursioni è diventato anche strumento per pratiche sportive che hanno effetti molto più impattanti per il territorio⁴⁴ e profili di rischio assai più elevati⁴⁵.

È necessario, in questo senso, effettuare una ricostruzione di quella che è la disciplina vigente nel nostro Paese ed in particolare nel nostro territorio⁴⁶.

⁴² Caratterizzato dall'erosione provocata dallo pneumatico che, con le piogge, causa gravi deterioramenti del terreno.

⁴³ Tripartizione formulata nello studio di FACCHINI A., cit.

⁴⁴ Come ad esempio la pratica del *downhill* che è considerata di grande impatto per i sentieri montani.

⁴⁵ FACCHINI A. *Montagna e bici*, cit.

⁴⁶ Possiamo affermare sin da ora che in Trentino non vige una normativa precisa riguardo alla disciplina della mountain bike. Va sottolineato che nemmeno a livello nazionale vi sono delle regole precise per ciò che riguarda lo sport in esame ed è forse anche per questo che a livello regionale è difficile trovare delle norme che lo disciplinino. Per ciò che riguarda la disciplina sciistica per esempio, esiste invece la l. 24 dicembre 2003, n. 363 che è una legge quadro affiancata a livello regionale e provinciale da norme specifiche e di attuazione.

2.1. L'autoregolamentazione: il Codice NORBA, il Codice IMBA e le Tavole della Montagna di Courmayeur.

Nella pratica della *mountain bike* capita sovente di percorrere sentieri normalmente frequentati da camminatori. È necessario quindi prestare la massima attenzione nel percorrere questi sentieri e dare sempre la precedenza ai pedoni.

Questa è solo una delle tante regole che fanno parte dei c.d. Codici di autoregolamentazione che, in assenza di normative quadro, disciplinano la materia che ci prestiamo ad analizzare. L'autoregolamentazione consiste nella possibilità per gli operatori economici, le parti sociali, le organizzazioni non governative e le associazioni, di adottare fra loro e per loro uso, linee di orientamento comuni. Si sviluppano così una serie di strumenti di creazione di regole che sono alternativi agli atti normativi ed ai quali si fa ricorso solamente quando strettamente necessario.

Infatti, come precisato dal Commissario Europeo Viviane Reding⁴⁷, l'autoregolamentazione non deve escludere un intervento pubblico:

“le autorità pubbliche a livello nazionale ed europeo dovranno seguire attentamente gli sviluppi in questo campo e valutare regolarmente l'efficacia dell'autoregolamentazione per stabilire se sia necessario un intervento pubblico”.

Compito della pubblica autorità secondo Reding è perciò quello di favorire il processo di autoregolamentazione, valutarne l'efficacia e stabilire l'eventuale necessità di interventi e sanzioni.

Ponendo un parallelo con la disciplina dello sci, va rilevato che in quel settore si sono dapprima formate, con un sistema analogo all'auto-

⁴⁷ In proposito vi sono molteplici dichiarazioni ed interventi di Viviane Reding, quale Commissario Europeo per l'Educazione, la Cultura, i Media e lo Sport, dal 1999 in poi. In CHIEPPA R., *Montagna e Bici*, Atto di proposta e di indirizzo SAT, Relazione della “Giornata di studio Montagna e Bici”, Trento, 20 luglio 2010, documento nella disponibilità dell'autore.

regolamentazione, delle regole di condotta, racchiuse nel c.d. “Decalogo dello Sciatore”⁴⁸, per poi essere trasfuse in un testo di legge statale (legge n.363/2003) ed in diverse leggi regionali e provinciali⁴⁹.

Per ciò che riguarda la *mountain bike*, diverse associazioni di tutto il mondo hanno iniziato a formulare regole interne per la fruizione della montagna in modo sicuro e poco impattante.

Gli Stati Uniti D’America, luogo d’origine del fenomeno della *mountain bike*, sono stati il primo Paese ove si è posto il problema del comportamento da tenere alla guida di una bicicletta da montagna, dell’impatto della sua utilizzazione sul terreno, della sicurezza nella pratica di tale attività e dei rapporti con le autorità e l’opinione pubblica⁵⁰.

Di queste problematiche si è fatta carico inizialmente la National Off Road Bicycle Association⁵¹, più comunemente chiamata NORBA, che ha predisposto un vero e proprio codice di comportamento costituito da una serie di regole per pedalare nel rispetto della montagna:



Figura 1.1: logo della National Off-Road Bicycle Association
(NORBA)

⁴⁸ Il Decalogo fu proposto dal Panathlon International e lanciato nel dicembre 1963 in una ventina di stazioni invernali; successivamente con il Congresso di Beirut del 1967, anche la Federazione Internazionale Sci ne propose uno, che venne poi aggiornato dalla FIS nel Congresso di Famagosta del 1973 e definito nella stesura attuale nel congresso di Portorose del 2002.

⁴⁹ CHIEPPA R. *Montagna e bici*, Trento, 7 maggio 2010, *cit.*

⁵⁰ CHIEPPA R. *Montagna e bici*, *cit.*

⁵¹ La Associazione nazionale ciclisti fuoristrada (NORBA) è una divisione sottostante alla USA Cycling e opera nel rispetto e nell’applicazione di tali regole. La missione di NORBA è quella di promuovere la *mountain bike* come sport competitivo e buona attività da svolgersi all’aperto, in rete www.gorp.com.

1. Dare la precedenza agli escursionisti non motorizzati ed in special modo a quelli a piedi: la gente giudicherà la *mountain bike* dal vostro comportamento.
2. Rallentare ed usare cautela nell'avvicinare e superare altri escursionisti in bicicletta o persone che fanno trekking in montagna, facendo in modo che si accorgano della vostra presenza con anticipo.
3. Controllare sempre la velocità ed affrontare le curve prevedendo che vi si possa incontrare qualcuno. L'andatura deve essere commisurata all'esperienza di ciascuno ed al tipo di terreno.
4. Restare sui percorsi già tracciati per non arrecare danni alla vegetazione e limitare l'erosione del suolo evitando di tagliare terreni molli (riducendo così al minimo l'impatto ambientale).
5. Non spaventare gli animali, siano essi domestici o selvatici. Date loro il tempo di spostarsi dalla vostra strada.
6. Non lasciare rifiuti. Portare con sé i propri e, se possibile, raccogliere quelli abbandonati da altri.
7. Rispettare le proprietà pubbliche e private, inclusi i cartelli segnaletici, lasciando i cancelli così come sono stati trovati. Rivolgersi possibilmente ai proprietari per chiedere il permesso di entrare nei loro terreni: "Vietato l'ingresso" spesso significa solo "Per favore, se volete passare chiedete il permesso".
8. Essere sempre autosufficienti. Meta da raggiungere e velocità media devono essere sempre stabilite in funzione all'abilità personale, all'equipaggiamento, al terreno, alle condizioni meteorologiche esistenti ed a quelle previste.
9. Non viaggiare da soli in zone isolate e, se si devono coprire lunghe distanze, comunicare sempre la destinazione ed il programma di viaggio.
10. Rispettate la filosofia del ciclo escursionismo tesa al minimo impatto con la natura. Limitarsi a scattare fotografie e a lasciare impronte leggere del proprio mezzo, portandosi via solamente bei ricordi⁵².

⁵² In rete www.gorp.com.

Il codice NORBA diffusamente adottato nei vari stati (tra cui l'Italia) tanto da singoli che da associazioni ed enti, riguarda molteplici tematiche, sia di sicurezza che di rispetto dell'ambiente.

Tuttavia successivamente all'interesse rivolto da NORBA alla disciplina delle competizioni agonistiche, la disciplina della *mountain bike* è passata ad un'altra associazione di più recente creazione, la "International Mountain-Bicycling Association", più comunemente chiamata IMBA⁵³. Le regole relative alla fruizione della montagna per mezzo di *mountain bike* sono contenute nel Codice IMBA:



Figura 1.2 : *logo della International Mountain-Biking Association*

1. Percorrete solo sentieri tracciati ed autorizzati. Rispettate i divieti e, se avete dubbi, chiedete informazioni. Evitate ogni violazione delle proprietà private e munitevi, se necessario, di permessi ed autorizzazioni.
2. Non lasciate tracce. Preoccupatevi del terreno sotto di voi: anche sui terreni aperti non dovete pedalare quando le vostre tracce potrebbero restare in evidenza, come subito dopo una forte pioggia. Muoversi sempre in modo da assicurare il minimo impatto ambientale.
3. Mantenete il controllo della vostra bicicletta. Una distrazione, seppur piccola, può causare un disastro. Inoltre la velocità troppo elevata può spaventare o ferire persone.

⁵³ L'International Mountain Bicycling Association (IMBA) è una associazione non-profit la cui missione è quella di creare, valorizzare e preservare grandi esperienze in *mountain bike*. Dal 1988, IMBA è il maggior portatore di attività in *mountain bike* grazie alla sua politica di incoraggiamento di un ciclismo a basso impatto ambientale, alla partecipazione di molti volontari, alla cooperazione con varie categorie di utenti della montagna, alla tutela di base ed a soluzioni innovative di gestione dei sentieri. In rete www.imba.com.

4. Cedete sempre il passo e siate gentili. Annunciatevi sempre per tempo: un cordiale saluto o una scampanellata fanno sempre piacere. Dimostratevi rispettosi quando incrociate altri rallentando o addirittura fermandovi. Prevedete sempre che altri utenti del sentiero possano trovarsi dietro le curve o in punti ciechi.
5. Non disturbare la fauna locale. Tutti gli animali si spaventano per apparizioni improvvise, movimenti improvvisi o forti rumori. Ciò può risultare pericoloso per voi, per gli altri e per gli animali stessi. Se incontrate trekker a cavallo concedete loro spazio e tempo per abituarsi alla vostra presenza; nei sorpassi usate molta attenzione e seguite le indicazioni dei cavalieri, chiedendole se li vedete indecisi.
6. Pianificate le vostre azioni a proteggervi. Programmate in anticipo. Accertatevi del vostro equipaggiamento, della vostra abilità e del territorio in cui vi trovate, e preparatevi di conseguenza. Siate sempre autosufficienti, tenete il vostro mezzo in perfette condizioni e portate con voi abiti di scorta per eventuali mutamenti di tempo. Una gita ben fatta deve essere una soddisfazione per voi, senza diventare un peso o un'offesa per altri. Un comportamento responsabile sarà di esempio per gli altri e convincerà le autorità a lasciare aperti i sentieri. Prendere ogni precauzione per la vostra sicurezza personale: indossate i guanti, occhiali, e caschetto; lasciate sempre detto dove intendete andare, portate con voi adeguati rifornimenti, incluso materiale di pronto soccorso e pezzi di ricambio. In conclusione, buon senso ed educazione siano sempre con voi, e fate sempre in modo di rendere il nostro sport simpatico a tutti quelli che ancora non lo conoscono.

Non resta che concludere la disamina di queste regole di autoregolamentazione ricordando il motto col quale IMBA chiude i suoi comunicati, il quale sembra capace di sintetizzare la filosofia che anima questa associazione: “*Be a credit to our sport*” (ossia: “fate onore al nostro sport”)⁵⁴.

⁵⁴ In rete, nel sito internet ufficiale della I.M.B.A. www.imba.com.

Da qualche anno anche a livello nazionale alcune associazioni hanno riconosciuto l'efficacia dell'autoregolamentazione, approvando documenti con cui si individuano una serie di comportamenti che ogni *biker* dovrebbe adattare relazionandosi alla montagna. Come già evidenziato, per autoregolamentazione si intende il fatto che la regola di disciplina sia posta dallo stesso soggetto che la deve rispettare. Pertanto è facile prevedere che la violazione di regole auto-dettate è passibile di eventuali sanzioni disciplinari interne all'associazione, imposte come conseguenza della violazione di disposizioni associative. Tuttavia queste non saranno mai perseguibili per legge in quanto dettate solamente all'interno dell'associazione. L'ente che in Italia assume un ruolo centrale con riferimento al tema che ci occupa è il C.A.I., Club Alpino Italiano⁵⁵.

Per quanto riguarda la materia in esame, questa associazione formulò dapprima le regole di autoregolamentazione relative alla protezione della natura alpina, e alla tutela integrale dell'alta montagna, verbalizzato nel Bidecalogo (Brescia 4.10.1981).

Nel 1990 inoltre, venne formulata la c.d. "Charta di Verona", volta a dare attuazione al Bidecalogo e ad integrarlo in alcune sue parti.

Successivamente, nel 1995 il C.A.I. approvò le c.d. "Tavole delle Montagna" di Courmayeur, nelle quali vennero redatte tutta una serie di regole riguardanti le attività ludico-sportive legate alla montagna. In esse si riconosce che anche le attività sportivo-alpinistiche, se di massa, possono essere un elemento di alterazione significativa dell'ambiente montano e perciò è necessario regolare tale aspetto per evitare gravi deterioramenti.

⁵⁵ Il Club alpino italiano (C.A.I.), fondato in Torino nell'anno 1863 per iniziativa di Quintino Sella, libera associazione nazionale, ha per iscopo l'alpinismo in ogni sua manifestazione, la conoscenza e lo studio delle montagne, specialmente di quelle italiane, e la difesa del loro ambiente naturale, in rete www.cai.it.

In relazione a tali premesse possiamo proporre di seguito un sunto delle norme di autoregolamentazione del C.A.I. adottate nelle “Tavole della Montagna di Courmayeur” e relative alle attività sportive in montagna.

Prima però è opportuno precisare che le regole seguenti sono rivolte sostanzialmente a due categorie di soggetti:

1. le persone che praticano l'attività di *mountain biking*;
2. le associazioni che promuovono e gestiscono tale attività.

La *ratio* di queste disposizioni sta nella protezione dell'eco-sistema alpino e nel mantenimento di un comportamento conforme alla natura e al significato dell'attività⁵⁶. È necessario perciò che la presenza dell'escursionista in montagna, sia esso a piedi o soprattutto in bicicletta, sia rispettoso della natura e dell'ambiente.

Inoltre, come è facilmente desumibile dalle “Tavole”, “non bisogna adattare l'ambiente dell'alta montagna alle esigenze degli sportivi, bensì adattare queste ultime alle realtà dell'alta montagna”⁵⁷.

Il documento analizzato è aperto da delle premesse comuni per tutte le attività sportive in montagna (escursionismo pedonale, *mountain-bike*, scialpinismo competitivo, arrampicata in palestre naturali, alpinismo...) le quali sono rivolte soprattutto alle associazioni che promuovono e gestiscono tali attività. In particolare si richiede un lavoro comune da parte di tutti i praticanti di tali attività, nell'ambito anche delle loro associazioni, affinché si impegnino a limitare quelle facilitazioni che danno origine all'iper-frequentazione dell'alta montagna.

Infatti le attività sportive prese di per sé non sono da considerarsi a grave impatto ambientale, tuttavia, come già evidenziato è la frequentazione di massa che contribuisce al degrado ambientale. Tutto questo sulla base del fatto che:

“A qualunque livello di frequentazione, la protezione della natura alpina esige, dai singoli, l'impegno ad un uso minimale e corretto delle strutture esistenti, e all'uso

⁵⁶ In Quaderni della Fondazione Courmayeur, 2004, in rete www.fondazionecourmayeur.it/archivipage.

⁵⁷ CHIEPPA R. *Montagna e bici, cit.*

preferenziale dei mezzi pubblici per l'avvicinamento; l'abitudine alla rimozione scrupolosa dei rifiuti e di ogni genere di traccia, il rispetto altrettanto scrupoloso della natura (flora e fauna) nelle diverse situazioni specifiche delle loro attività, e quindi un certo grado di conoscenza naturalistica della zona visitata"⁵⁸.

Si comprende come tali questioni siano comuni a tutte le associazioni che operano nei settori alpinistico - montano che dovranno impegnarsi quindi al rispetto dei vigenti codici di autoregolamentazione.

In particolare per quanto riguarda la *mountain bike*, le regole dettate dalle Tavole della Montagna di Courmayeur implicano che:

- 1) Le associazioni si impegnino a controllare l'apertura di nuovi sentieri e reti sentieristiche ed a realizzare la segnaletica con tipologie di scarso impatto ambientale.
- 2) Gli escursionisti si adoperino ad evitare scorciatoie su terreni non rocciosi per diminuire gli effetti del dilavamento delle acque e prevenire i dissesti del suolo; si impegnino inoltre a non abbandonare i sentieri, a ridurre l'inquadrimento acustico nell'attraversamento di aree protette o biotopi di particolare rilevanza scientifica, e a valutare la capacità di carico degli ambienti attraversati.
- 3) Astensione nell'utilizzo di mezzi di risalita da parte dei *biker*, riducendo l'utilizzo della bicicletta ad un semplice attrezzo per la discesa.
- 4) Si richiede inoltre alle associazioni, di seguire e controllare la diffusione delle gare cercando di limitarne il proliferare; ed ai singoli *biker*, di seguire in attesa della definizione di un codice di autoregolamentazione nazionale, le note e già sperimentate norme americane dettate dai codici NORBA e IMBA, da adattare alle differenti realtà territoriali.

⁵⁸ In Quaderni della Fondazione Courmayeur , 2004, in rete www.fondazionecourmayeur.it/archivipage.

- 5) L'obiettivo è quello di limitare al massimo l'impatto ambientale e, in particolare gli effetti negativi su flora e fauna⁵⁹.

Successivamente, il 22 novembre 2008 il "Comitato Centrale di Indirizzo e Controllo del CAI" ha deliberato il riconoscimento ufficiale del Cicloescursionismo come attività istituzionale del CAI, inserendo il relativo "Gruppo di Lavoro nell'Organo Tecnico Centrale della Commissione Centrale per l'Escursionismo"⁶⁰. Tra le finalità della Commissione vi è il compito di "individuare un metodo comportamentale corretto nell'approccio alla montagna con l'uso della *mountain bike*", indicando un codice di autoregolamentazione per l'attività di Cicloescursionismo, da accostare ai codici già analizzati qui sopra. Tale Commissione ha previsto delle norme in ambito Ambientale, Tecnico e di Sicurezza che furono precedentemente formulate dalla Commissione del Cicloescursionismo in *mountain bike* nel convegno LPV (Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta tenutosi a Chieti l'8 maggio 2006) e che se devono essere rispettate da tutti i soci C.A.I. Il Presidente dell'allora Commissione Marco Lavezzo introdusse così il convegno:

"Si invitano le Sezioni interessate e i tutti Soci CAI ad adottare il testo proposto e a darne la più ampia diffusione, con l'auspicio che le norme individuate diventino patrimonio comune di ogni cicloescursionista, tanto in ambito sociale quanto personale, e nella speranza che quanto indicato sia strumento efficace nel promuovere uno stile di frequentazione della montagna rispettoso dell'ambiente e degli altri fruitori."

Il comportamento del ciclo escursionista deve essere sempre improntato al fine di: "Non nuocere a se stessi, agli altri ed all'ambiente"⁶¹.

Le norme che vennero formulate dall'apposita commissione furono:

⁵⁹ In Quaderni della Fondazione Courmayeur , 2004, in rete www.fondazionecourmayeur.it/archivipage.

⁶⁰ CHIEPPA R., *Montagna e bici*, cit.

⁶¹ CAI, Convegno LPV, Commissione per il ciclo escursionismo in *mountain bike*, Chieri, 8 maggio 2006, circolare n. 03/06, sottoscritto da Marco Lavezzo.

Norme ambientali

- I percorsi sono scelti in funzione di tracciati e/o condizioni ambientali che consentano il passaggio della *mountain bike* senza arrecare danno al patrimonio naturalistico; evitare di uscire dal tracciato.
- Le tecniche di guida devono essere ecocompatibili, evitando manovre dannose quali, ad esempio, la derapata (bloccaggio della ruota posteriore).
- Non fa parte della filosofia CAI servirsi di impianti di risalita o di mezzi meccanici e poi usare la *mountain bike* solo come mezzo di discesa (il downhill è estraneo allo spirito del CAI).

Norme tecniche

- Il mezzo in uso deve essere in condizioni meccaniche efficienti.
- L'abbigliamento, l'attrezzatura e l'equipaggiamento devono essere adeguati al percorso da affrontare
- Il casco deve sempre essere indossato ed allacciato.

Norme di sicurezza

- La velocità di conduzione deve essere commisurata alle capacità personali, alla visibilità ed alle condizioni del percorso, in modo da non creare pericolo per sé e per gli altri.
- Occorre sempre dare la precedenza agli escursionisti a piedi, che devono essere garbatamente avvisati a distanza del nostro arrivo, a voce o con dispositivo acustico.
- La scelta dei percorsi deve tenere conto delle personali capacità fisiche, tecniche ed atletiche.
- Va sottolineato come sotto il profilo ambientale si mira ad evitare di danneggiare il terreno all'interno ed all'infuori dei tracciati e dei percorsi, ammonendo esplicitamente le discipline più impattanti quali il *downhill*. Le norme di tecniche invece riguardano le condizioni del veicolo e dell'attrezzatura ed inoltre in esse è fatto riferimento anche all'obbligatorietà dell'uso del casco.

- Le regole di sicurezza riguardano infine il rapporto con gli altri fruitori dei percorsi e la capacità del ciclista di scegliere i percorsi più adatti alle sue abilità fisiche, tecniche ed atletiche.

Il CAI per disciplinare con meno equivoci questo ultimo punto ha individuato una scala di difficoltà dei percorsi che consente anche al ciclista meno esperto di scegliere il percorso più adeguato alle sue capacità.

Tale scala è così suddivisa:

TC: turistico, percorsi su strade sterrate carrozzabili

MC: media capacità, percorsi su strade sterrate anche poco sconnesse o poco regolari

BC: buone capacità tecniche, percorso su sterrate molto dissestate o mulattiere

OC: ottime capacità tecniche, percorso su sentieri dal fondo molto sconnesso con presenza anche di ostacoli

EC: è il massimo livello, estremo, percorso su sentieri molto irregolari con ostacoli e gradoni continui.

Alle sigle può essere aggiunto il segno + se sono presenti tratti significativi con pendenze sostenute.

Si può rilevare come, la scala di classificazione esposta qui sopra, approvata dal Gruppo di Lavoro del CAI, si riferisce anche a quei sentieri più irregolari, quelli cioè in cui è possibile il superamento solamente attraverso tecniche trialistiche (OC e EC)⁶².

2.2. Il codice della strada

Conclusa la trattazione delle regole di autoregolamentazione sviluppatesi in USA ed approdate da qualche tempo anche in Italia, ci si appresta ora alla disamina della normativa applicabile al nostro tema in base alla legislazione nazionale.

⁶² CHIEPPA R., *Montagna e bici*, cit.

La fonte normativa che nel nostro Paese disciplina i rapporti tra *biker* è il codice della strada (D.lgs. 285/1992)⁶³, in quanto è una legge quadro che detta le prime regole base per l'utilizzo della bicicletta su qualsiasi percorso, sia urbano che di montagna⁶⁴.

Più da vicino, l'articolo che *in primis* consente di applicare il codice della strada alla bicicletta è l'art. 50, il quale annovera tra i veicoli anche il velocipede: "i velocipedi sono i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita"⁶⁵.

Stabilito pacificamente che la bicicletta è un veicolo e che come tale viene ricondotto alla disciplina del codice della strada, valutiamo di seguito i principi generali che possono essere estrapolati dal codice in materia *bikeristica*:

- 1) Il senso di marcia ed i divieti: si applicano le stesse regole applicate agli altri veicoli e devono essere rispettate non soltanto su strade urbane ma anche su percorsi forestali;
- 2) Il rispetto delle precedenzae nell'affrontare gli incroci: anche percorrendo mulattiere o strade forestali è importante avere sempre la

⁶³ Il codice della strada ha subito dal 1992 molte integrazioni e modifiche e in questi tempi è sottoposto a nuovi disegni e progetti volti ad inasprire le pene e a disciplinare il rilascio della patente di guida. Tuttavia a noi interessa l'aspetto relativo alla bicicletta e non sono previste per ora modifiche agli articoli analizzati.

⁶⁴ L'art. 150 del codice della strada prevede al comma 2 l'applicazione implicita del codice della strada anche sulle strade di montagna o di forte pendenza, "Sulle strade di montagna o comunque a forte pendenza, se l'incrocio con altri veicoli è malagevole o impossibile, il conducente che procede in discesa deve arrestarsi e accostarsi quanto più possibile al margine destro della carreggiata o spostarsi sulla piazzola, ove esista. Tuttavia, se il conducente che procede in salita dispone di una piazzola deve arrestarsi su di essa, se la strada è tanto stretta da rendere altrimenti necessaria la manovra di retromarcia".

⁶⁵ Il presente comma è stato così sostituito dall'art. 24, L. 3.02.2003, n. 14. Si riporta di seguito il testo previgente: "1. I velocipedi sono i veicoli con due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo."

diligenza di fermarsi e di valutare gli incroci prima di attraversarli, altri ciclisti o animali o pedoni potrebbero trovarsi sullo stesso percorso ma nel verso opposto;

- 3) Luci di posizione in situazioni particolari: più in generale è previsto l'obbligo per i fruitori delle strade trafficate di segnalare la loro presenza, soprattutto nelle prime ore del mattino ed alla sera, con delle luci di posizione. Nessuno pretenderà tuttavia che i *mountain biker* installino dei fari sulle loro modernissime *mountain bike*, tuttavia essi devono almeno munirsi di piccoli dispositivi di illuminazione da utilizzare in caso di necessità, tunnel, buio. Tutto questo è disposto dall'art 68 commi 1, 2 e 3.
- 4) Pedalare in fila indiana e non affiancati l'uno all'altro: questo principio, molto importante per la sicurezza del ciclista e per la scorrevolezza del traffico, viene sancito esplicitamente nell'art 182 rubricato "Circolazione dei velocipedi" il quale al comma 1 specifica che:
"I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro."
- 5) Mantenere le distanze di sicurezza anche tra ciclisti: sarà necessario mantenere una velocità moderata nei tratti a scarsa visibilità o fondo sdruciolevole, anche in *mountain bike* bisogna tenere una velocità tale da permettere di arrestare il mezzo prima di collidere con un veicolo o un ostacolo che ci precede. Tale principio viene dettato dal comma 2 dell'art 182:
"I ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano; essi devono essere in grado in ogni momento di vedere liberamente davanti a sé, ai due lati e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie."
- 6) Valutare i pericoli ed adattare la condotta alle condizioni della circolazione: proseguendo con la lettura dell'art 182 al comma 4

troviamo le regole per ridurre il pericolo di incidenti nella circolazione promiscua di pedoni e ciclisti:

“I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.”

- 7) Sanzioni in caso di violazioni: il codice della strada prevede delle sanzioni amministrative: chiunque viola le regole dettate dall'articolo 182 può incorrere in sanzioni pecuniarie fino a 99 €⁶⁶.

2.3 La normativa specifica della *mountain bike*: l'esperienza trentina

Posta la breve disciplina del codice della strada inerente alla pratica ciclistica su percorsi urbani e montani, ci addentriamo ora nell'esposizione delle norme promosse dalla Regione Trentino e dalla Provincia di Trento in relazione alla fruizione della montagna con l'ausilio della *mountain bike*.

In Trentino, pur non essendovi un divieto generalizzato per la fruizione della montagna in sella alla *mountain bike*, vi è comunque una disciplina molto rigida.

L'articolo 22 della legge provinciale 15 marzo 1993, n.8 ed il nuovo articolo 22 bis (Ordinamento dei rifugi alpini, bivacchi, sentieri e vie ferrate)⁶⁷ regolano l'accesso “ai tracciati alpini ed altri sentieri di montagna” da parte di chi li percorre con mezzi meccanici:

“art. 22 *Divieto di circolazione* 1. Sui tracciati alpini e sugli altri sentieri di montagna è vietata la circolazione con l'ausilio di mezzi meccanici nei casi stabiliti dalla Giunta provinciale in considerazione della rilevanza del danno ambientale causato al territorio dalla predetta

⁶⁶ In rete sport.infotrentino.it, nell'articolo “*MTB: comportamento, divieti e norme*” redatto dall'amministratore e co-fondatore del portale.

⁶⁷ Articolo così formulato ed inserito nel titolo III della legge provinciale 15 marzo 1993 a seguito della legge provinciale 31 ottobre 2012, n.22 articolo 31.

circolazione e dell'eventuale rischio per il transito a piedi⁶⁸. Per limitarne l'impatto ambientale, la segnaletica di divieto è esposta dove i comuni o il soggetto responsabile della manutenzione del tracciato alpino rilevino accessi non autorizzati. I comuni possono disporre deroghe al divieto di circolazione nei casi e secondo le modalità stabilite dalla Giunta provinciale.

2. Le funzioni di vigilanza sull'osservanza di questo articolo sono affidate al personale incaricato dei servizi di polizia locale, a quello dei servizi di polizia forestale, anche appartenente ai comuni, ai loro consorzi o ad altri enti pubblici, e al personale dipendente dagli enti di gestione dei parchi⁶⁹.

L'art. 22 *bis* inerente alla "rete provinciale dei percorsi in *mountain bike*" specifica inoltre che:

"1. È istituita la rete provinciale dei percorsi in *mountain bike* costituita da strade, piste ciclabili, tracciati alpini e altri sentieri di montagna tra loro collegati che consentono la realizzazione di itinerari idonei alla fruizione ciclo-escursionistica.

2. Alla rete dei percorsi in *mountain bike* si applica, se compatibile, la disciplina prevista da questa legge per i sentieri alpini, ivi compresa quella relativa agli interventi finanziari.

3. La rete provinciale dei percorsi in *mountain bike* è promossa come fattore di attrattiva turistica dagli organismi previsti dalla legge provinciale 11 giugno 2002, n. 8 (legge provinciale sulla promozione turistica)."

⁶⁸ "e dell'eventuale rischio per il transito a piedi" aggiunta apportata dall'articolo 30 della Legge Provinciale 31 ottobre 2012, n.22.

⁶⁹ Articolo così modificato a seguito del CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO "Modificazioni della legge provinciale 15 maggio 2002, n. 7 (Disciplina degli esercizi alberghieri ed extra-alberghieri e promozione della qualità della ricettività turistica), in materia di ricettività, e della legge provinciale 15 marzo 1993, n. 8 (Ordinamento dei rifugi alpini, bivacchi, sentieri e vie ferrate), in materia di strutture alpinistiche" dei disegni di legge n. 173, n. 85 e n. 182, convocato in data 19 luglio 2007, protocollo n. 742/II-c.

Rileva come il divieto all'utilizzo della *mountain bike* sui sentieri forestali vige solamente nei casi stabiliti dalla Giunta provinciale per finalità di tutela ambientale, con attribuzione diretta ai comuni del potere di disporre delle deroghe”.

Con la delibera n.2083 del 30 settembre 2005, e con la delibera attuativa n.1235 del 16 maggio 2008, la Giunta provinciale di Trento ha stabilito di consentire la ciclabilità su sentieri aventi delle caratteristiche particolari in considerazione della rilevanza del danno ambientale:

- Tracciati alpini ed altri sentieri di montagna con pendenza non superiore al 20%.
- Tracciati alpini ed altri sentieri di montagna con larghezze superiori all'ingombro trasversale della bicicletta sul terreno⁷⁰;



Figura 1.3: logo rappresentativo dei divieti imposti per il traffico ciclabile sui sentieri. Giunta provinciale di Trento.

I due elementi devono concorrere, nel senso che anche in presenza di una larghezza sufficiente, il transito con la *mountain bike* è vietato se la pendenza è superiore al 20%.

Tuttavia i dubbi interpretativi aperti dal regolamento provinciale offrono alcuni interessanti spunti di riflessione ed espongono la regola ad alcune critiche. Sorgono interrogativi relativi alla larghezza del sentiero, in particolare se questa debba intendersi come necessaria per tutto il corso del tracciato o solamente per la maggior parte dello stesso.

⁷⁰ Ingombro del terreno inteso come la distanza tra i punti di contatto con il terreno delle ruote della bicicletta

Inoltre, questioni analoghe emergono anche in relazione alla pendenza dei sentieri: la percentuale di pendenza inferiore al 20% deve essere presente per tutto il tragitto oppure deve intendersi come pendenza media del percorso?

Se queste domande avessero risposta affermativa allora si potrebbe tranquillamente sostenere che nessuno dei sentieri del Trentino sarebbe praticabile, in quanto quasi la totalità di essi presenta almeno un breve tratto con pendenza superiore al 20%. Probabilmente il cartello considera la pendenza e la larghezza media dei sentieri (e questo avrebbe in effetti molto più senso).

Come si può notare la disciplina provinciale dà spazio a molti dubbi e fraintendimenti perché utilizza criteri che, nella realtà non sono rigidamente applicabili ad alcun sentiero. È risaputo, infatti, che esistono percorsi i quali, pur non avendo queste caratteristiche, sono percorribili in *mountain bike* senza creare alcun rischio e senza troppi deterioramenti per il sentiero stesso (magari perché riguardanti terreni particolarmente duri o ciottolati). Ne esistono altri invece dove la percorrenza con *mountain bike* è assolutamente inopportuna pur essendovi i requisiti visti qui sopra.

In un quadro di questo tipo si ritiene perciò che, come regola generale, i sentieri sono percorribili con la *mountain bike* quando siano di pendenza non superiore al 20 % e siano di adeguata larghezza, tuttavia ciò non riguarda tutti i punti del sentiero e perciò in luoghi ove i requisiti visti vengano meno, il ciclista dovrà scendere ed accompagnare il mezzo a piedi.

La *ratio* del divieto viene indicata nell'impossibilità di poter procedere a tutelare il territorio in conseguenza al frequente passaggio di *mountain bike* che creano erosioni del terreno.

Alle amministrazioni comunali è concessa la possibilità di riconoscere percorribili con mezzi meccanici alcuni sentieri che di norma non lo

sarebbero per via delle loro caratteristiche tecniche (pendenza e larghezza)⁷¹.

In particolare essi lo possono fare nei seguenti casi⁷²:

- per garantire un collegamento tra itinerari di media distanza, consentire la realizzazione di circuiti ciclabili, assicurare la percorribilità all'intero sentiero di montagna ove presenti solo a tratti caratteristiche tecniche di non percorribilità;
- permettere la realizzazione di singole manifestazioni turistiche o agonistiche ovvero favorire la realizzazione di progetti di valorizzazione turistica del territorio.

Successivamente alla individuazione precisa del percorso autorizzato in deroga al divieto generico di larghezza e pendenza, l'accessibilità all'itinerario è resa esplicita dalla apposita segnaletica volta a rendere conoscibile all'escursionista la sua possibilità di percorrerli in sella alla *mountain bike*.

La Provincia autonoma di Trento (forse anche per ovviare ai fraintendimenti generati dalla normativa) ha infatti gradualmente iniziato a segnalare, con apposite tabelle, i sentieri su cui è possibile circolare in sella alla *mountain bike*. Quindi in modo inequivocabile, a prescindere dalle caratteristiche di larghezza e pendenza, sui sentieri che presentano la apposita segnaletica (v. sotto tabella 1.4) è consentito utilizzare la *mountain bike*:

⁷¹ L'amministrazione comunale lo potrà fare previo confronto tecnico con:

1) il Servizio provinciale competente per materia di foreste; 2) gli uffici distrettuali forestali territorialmente competenti; 3) i soggetti responsabili del controllo e della manutenzione dei sentieri; 4) le organizzazioni interessate all'utilizzo ed alla promozione del sentiero; 5) a condizione dell'emissione del nulla osta dell'Ente Parco nell'eventualità di tratti di sua competenza. Una volta ottenuti i vari consensi e *nulla osta* allora l'amministrazione comunale potrà procedere.

⁷² CHIEPPA R. *Montagna e bici*, cit.



Tabella 1.4: *logo esemplificativo utilizzato per segnalare che la circolazione con la MTB non è vietata sul sentiero individuato dall'amministrazione comunale in deroga al divieto di circolazione generale. Tabella di concessione approvata dalla Delibera della Giunta Provinciale di Trento n.1235, del 16 maggio 2008.*

Di regola, il segnale qui sopra viene posizionato al di sopra del logo del Comune interessato, infatti (come visto) la deroga posta alla disciplina generale viene effettuata dai comuni stessi.

Allo stesso modo la Provincia autonoma di Trento ha iniziato a segnalare, sempre con appositi cartelli segnaletici (come quello qui sotto), i tracciati in cui invece è tassativamente vietata la circolazione con l'ausilio della *mountain bike* anche in presenza dei requisiti previsti per larghezza e pendenza⁷³.

⁷³ Tabella di divieto, di colore bianco, riporta il segnale di divieto con la scritta in nero: "Divieto di circolazione con l'ausilio di mezzi meccanici – L.P. 8/93 – art. 22". Va posta su idoneo sostegno all'inizio del sentiero.



Tabella 1.5: *Tabella di divieto approvata dalla Delibera della Giunta Provinciale di Trento n.1133, del 24 maggio 2002.*

Tuttavia la situazione in Trentino non trova ancora un quadro ben preciso e l'impressione che si è venuta a creare è quella che “molti comuni siano consapevoli dell'utilizzo della *mountain bike* su sentieri in teoria vietati, ma preferiscono lasciare il divieto (nella sostanza non attuato), senza procedere ad introdurre delle deroghe, preoccupandosi più della propria responsabilità in caso di incidente che di disciplinare il fenomeno. L'italica preoccupazione di incorrere in responsabilità determina troppo spesso la distorsione delle soluzioni di determinati problemi con la conseguenza dell'introduzione di regole o divieti, ispirati più alla logica di mettersi al riparo da richieste di risarcimento dei danni, che da reali esigenze da soddisfare. Tuttavia, non è questo il corretto approccio ad una problematica”⁷⁴.

Oltre ai codici di autoregolamentazione visti, al codice della strada, ai principi dettati dalle norme provinciali e regionali, ed alle deroghe esperibili da ordinanze comunali, bisogna porre attenzione anche ai regolamenti di disciplina imposti dai vari “Ente Parco” del Trentino.

⁷⁴ CHIEPPA R., “*Montagna e Bici*”, *cit.*.

Ogni Ente Parco ha una sua particolare disciplina in merito. Di solito essa si caratterizza per la ristrettezza delle regole e dei divieti che precludono quasi totalmente il passaggio con mezzi meccanici sui tracciati che attraversano aree di loro competenza.

I Parchi Naturali presenti in Trentino sono: il Parco Naturale Adamello Brenta, il Parco Nazionale dello Stelvio ed il Parco Paneveggio – Pale di San Martino.

Per ciò che riguarda l'escursionismo in *mountain bike* all'interno delle aree del Parco possiamo affermare che esistono dei percorsi segnati, appositamente previsti per il traffico ciclabile. Uscire da questi è assolutamente vietato. La vigilanza del corpo forestale e degli addetti del parco è in tal senso assai stretta. Sul territorio peraltro sono presenti molte associazioni che, attraverso gli "info point", rendono informazioni molto precise e dettagliate relative ai percorsi segnati ed inoltre offrono cartine contenenti i percorsi ed i loro gradi di difficoltà⁷⁵.

Il Parco Naturale Adamello Brenta ha creato un progetto, il Dolomiti di Brenta Bike, che prevede 160 chilometri di percorsi attorno alle Dolomiti Occidentali, organizzati con la previsione di mappe dettagliate recanti i percorsi adibiti e segnalati per il traffico in *mountain bike*.

Le mappe includono percorsi per *mountain bike* dell'area di Madonna di Campiglio, Pinzolo, Val Rendena ed il percorso Dolomiti di Brenta Bike si suddivide nei gradi expert, country, explorer e piste ciclabili.

La carta contiene informazioni di dettaglio del percorso, del territorio e dei suoi servizi. Vengono riportate caratteristiche dei tracciati quali il fondo ed il tipo di terreno, il traffico, la pendenza, le distanze e il dislivello. Queste informazioni consentono a ciascun ciclista di prevedere, programmare o valutare la difficoltà dei tratti che intende percorrere.

⁷⁵ Il turista poco informato potrà rivolgersi alle APT (Aziende per il turismo) o alle Pro Loco dislocate nei vari territori.

La carta riporta anche i principali servizi per i ciclisti: *bike hotel*, riparatori, primo soccorso, punti di ristoro lungo il percorso o in prossimità ad esso. Sono riportati inoltre luoghi e infrastrutture di interesse storico, culturale e naturalistico.

I percorsi sono accompagnati da apposita segnaletica e vengono previsti diversi livelli di difficoltà:



Percorsi con dislivelli importanti (>1500m) e/o con tratti impegnativi sia in salita che in discesa e che richiedono buona tecnica ed equilibrio, buon equipaggiamento e buona condizione atletica.



Percorsi con dislivelli fino a 1500m e/o con tratti sia in salita che in discesa, anche sterrati, che richiedono buon equipaggiamento e buona condizione atletica.



Percorsi in *mountain bike* comodi, piacevoli e per tutti, con minimi dislivelli, su piste ciclabili, strade asfaltate o brevi tratti su sterrati non impegnativi⁷⁶.

Come si può notare dal breve esempio tratto dal Parco Naturale Adamello Brenta, i percorsi sono ben segnalati e gestiti perciò è molto importante un atteggiamento di attenzione e di rispetto da parte del *biker*.

Non ci si deve dimenticare che dal 26 giugno 2009 l'UNESCO⁷⁷ ha dichiarato le DOLOMITI patrimonio dell'UMANITÀ.

⁷⁶ Schema consultabile in rete nel sito internet ufficiale del Dolomiti di Brenta Bike (www.dolomitidibrentabike.it) e nel sito internet ufficiale del Parco Naturale Adamello Brenta (www.pnab.it).

⁷⁷ UNESCO, United Nation Educational, Scientific and Cultural Organization con sede nel cuore di Parigi, lavora per creare le condizioni per un dialogo tra le civiltà, le culture ed i popoli, basata sul rispetto dei valori condivisi. È attraverso questo dialogo che il mondo può raggiungere visioni globali di sviluppo sostenibile che comprende il rispetto dei diritti umani, il rispetto reciproco e l'alleviamento della povertà, che sono tutti al centro della missione dell'UNESCO e delle sue attività.



Figura 1.6: *Logo del Parco Naturale Adamello Brenta*

Gli obiettivi generali e concreti della comunità internazionale - come previsto negli obiettivi di sviluppo concordati a livello internazionale – sostengono tutte le sue strategie ed attività.

60

PARTE II

RESPONSABILITÀ CIVILE E REGOLE DI SICUREZZA

CAPITOLO 1

L'ACCOMPAGNATORE DI MOUNTAIN BIKE

Nell'attività di *mountain bike*, come in ogni altra attività legata alla montagna, emerge l'impossibilità di evitare il rischio e quindi la necessità di evitare delle responsabilizzazioni che sono prive di qualunque senso⁷⁸.

Detto in altri termini, non è possibile accollare la responsabilità civile nei confronti di chi non può in alcun modo evitare il rischio, se non rinunciando ad esercitare l'attività stessa.

Tuttavia occorre chiarire quello che la legge in vigore stabilisce in relazione alla figura degli accompagnatori/maestri di *mountain bike*, in quanto per ciò che riguarda la responsabilità civile non è possibile prevedere delle colpevolizzazioni oggettive ma non è neppure possibile prevedere forme di esonero da responsabilità *in toto*.

1.1. L'accompagnamento in generale: figure professionali e figure volontarie

Occorre iniziare l'analisi valutando in *primis* se esiste una categoria riconosciuta, all'interno del nostro ordinamento, relativa agli accompagnatori/maestri di *mountain bike*.

In sostanza valutare se essi, nel rapporto con i loro clienti, debbano essere considerati alla stregua dei Maestri di Sci e delle Guide Alpine, e quindi soggetti ad un rapporto giuridico obbligatorio (il contratto), o se invece rientrano tra altre figure per le quali si procede ad una valutazione della responsabilità di tipo extracontrattuale.

Prima di addentrarsi in questo però, è necessario valutare i diversi tipi di accompagnamento, in modo tale da stabilire che grado di responsabilità grava sul maestro in relazione al rapporto che lo lega agli escursionisti.

⁷⁸ Si pensi alla figura del Maestro di Sci o della Guida Alpina o dell'Accompagnatore di media montagna, attività che per le loro caratteristiche prevedono rischi molto elevati, talvolta anche imprevedibili.

L'accompagnamento in montagna è volto a far fronte a situazioni di pericolo e di rischio, connaturato al fatto che tali attività comportano sempre dei rischi abbastanza elevati.

Per cui il compito dell'esperto sarà quello di farsi carico dei soggetti accompagnati e fare in modo che non incorrano in rischi ulteriori a quelli legittimamente previsti per la natura dell'attività stessa.

L'accompagnamento si può quindi definire come l'attività umana mediante la quale un soggetto (l'accompagnatore), professionale, per spirito associazionistico, per amicizia o per cortesia, si unisce ad una o più persone (accompagnati) assumendosi, espressamente o tacitamente, la responsabilità di offrire loro collaborazione e protezione in misura proporzionale alle differenze di capacità e conoscenza (da lui e dai praticanti possedute), con le finalità di rendere più agevole e sicura la attività da svolgere⁷⁹.

Perché ciò si realizzi però, è necessario che l'accompagnatore possa esercitare delle facoltà nei confronti di tali soggetti, i quali hanno dunque il dovere di seguire gli ordini comportamentali impartiti dal *dominus* della escursione.

Tuttavia, il livello di responsabilità, oltre che essere proporzionato al livello di conoscenze dell'accompagnatore e degli allievi, è subordinato anche al tipo di rapporto che tra di essi intercorre; la figura dell'accompagnatore infatti si manifesta in tre possibili ipotesi, le quali, fanno emergere altrettanti diversi gradi di responsabilità civile in capo allo stesso⁸⁰:

a) *Accompagnamento professionale:*

⁷⁹ TORTI V., *La responsabilità nell'accompagnamento in montagna*, Milano, 1994, 21.

⁸⁰ Tripartizione di PICCIN C., “*Dalle Alpi ai Pirenei: analisi comparata della responsabilità civile per attività turistico - ricreative legate alla montagna nel diritto italiano e spagnolo*”, Cap.2., in Lawtech, The Law and Technology Research Group, in rete www.lawtech.jus.unitn.it.

tale disciplina riguarda quelle figure di accompagnatori che sono garantite da appositi “albi professionali”⁸¹. Il rapporto di accompagnamento con tali soggetti avviene attraverso un contratto *ex art* 1321 e ss. In particolare il contratto in questione sarà un contratto stipulato con un professionista intellettuale – *ex art*. 2229 c.c. - ed il contenuto sarà normalmente di tipo oneroso. Appare abbastanza semplice qui la ricostruzione del tipo di responsabilità civile in capo al responsabile della spedizione: essa deriva direttamente dal contratto, dal rapporto giuridico che viene ad instaurarsi fra i due soggetti.

Dal punto di vista civilistico perciò, nel caso in cui si realizzi un evento dannoso a scapito di alcuni allievi, le norme del codice da applicare saranno quelle relative alla responsabilità del prestatore d’opera intellettuale. *In primis* l’art. 1175 c.c. che indica l’obbligo di tenere un comportamento secondo correttezza. Le parti di un contratto debbono comportarsi secondo le regole della correttezza. La nozione di correttezza rilevante va ovviamente definita caso per caso. Fondamentale è però l’art. 1176 c.c. che stabilisce che nell’adempimento delle obbligazioni il debitore (accompagnatore) deve usare la diligenza “del buon padre di famiglia”. “Il buon padre di famiglia” è, nel linguaggio del codice, una persona di buon senso, che non fa le cose male, ma neppure si vota nella perfezione: insomma, una persona che usa una cura ragionevole, secondo ciò che comunemente si ritiene. Il difetto di diligenza – cioè la negligenza o la imperizia – costituiscono in colpa il debitore, e poiché la diligenza richiesta non è quella massima, ma l’ordinaria diligenza di un “buon” debitore, la colpa c.d. *lievissima* non è rilevante”⁸².

Nell’ambito dell’accompagnatore professionale però tale tipo di diligenza non basta: il comma 2 dell’art 1176 c.c. indica infatti che nell’esercizio di una attività professionale – e l’attività

⁸¹ In materia di diritto e sport si pensi, come esempio al Maestro di Sci o alla Guida Alpina, i quali hanno tenuto dei corsi formalizzanti ed hanno conseguito l’abilitazione al termine di esami molto dettagliati che dunque certificano l’elevata conoscenza della materia e della disciplina in questione

⁸² ZATTI P., *Manuale di diritto civile*, Padova, 2007, cap.16., pag. 387.

dell'accompagnatore in questione lo è in quanto facente parte di un albo professionale, e in quanto remunerato dal cliente – la diligenza del debitore, deve valutarsi con riguardo alla natura dell'attività svolta.

Da ciò deriva che il professionista, nell'esercitare la propria attività, dovrà utilizzare la diligenza *media*, cioè la diligenza posta dal professionista di preparazione professionale e di attenzione medie, a meno che la prestazione da eseguire in concreto non implichi la soluzione di problemi tecnici di particolare difficoltà, nel qual caso la responsabilità del professionista è attenuata configurandosi, secondo l'espresso disposto dell'art. 2236 c.c., solamente nel caso di dolo o colpa grave⁸³.

C'è poi una terza norma che è di fondamentale importanza: l'art. 1218 c.c..

Essa descrive le condizioni nelle quali è possibile ravvisare l'inadempimento del debitore dell'obbligazione.

Se l'accompagnatore professionale trascura o non si preoccupa di organizzare in modo corretto l'escursione o opera, con una diligenza al di sotto di quella prevista dal codice civile, è tenuto al risarcimento del danno nei confronti del cliente, ovviamente in caso di incidente in cui egli non prova che l'inadempimento sia stato determinato dall'impossibilità della prestazione, derivante da causa a lui non imputabile.

Bisogna perciò dimostrare l'impossibilità ad evitare l'incidente oppure la condotta colposa tenuta dal cliente stesso.

Tuttavia anche per gli accompagnatori professionali, come per qualsiasi altro soggetto di diritto privato, non si dovrà escludere la compresenza

⁸³ Ex art 2236 c.c., relativo alla responsabilità del prestatore d'opera: "Se la prestazione implica la soluzione di problemi tecnici di speciale difficoltà, il prestatore d'opera non risponde dei danni, se non in caso di dolo o colpa grave". Anche la giurisprudenza in Cass. 8 agosto 2000, n. 10431 in Mass., 2000.

di profili di responsabilità extracontrattuale (ex art. 2043 c.c., 2048 c.c., 2049 c.c.)⁸⁴.

b) *Accompagnamento non professionale, qualificato:*

Quando anziché ad un professionista appartenente ad un apposito albo professionale e quindi appartenente ad una categoria protetta, ci si riferisce ad un accompagnatore non professionista – ad esempio soggetti dall'accertata competenza e capacità in quanto appartenenti ad associazioni riconosciute (come ad esempio il CAI), ma tuttavia non iscritti in appositi albi⁸⁵ – fra i soggetti non si potrà dirsi instaurato un rapporto contrattuale, in quanto tra le parti si viene ad instaurare un rapporto di natura associazionistica fondato sulla disponibilità dell'accompagnatore ad assistere nell'attività chi lo ha contattato⁸⁶.

In casi di questo tipo il livello di responsabilità che grava sull'istruttore è sicuramente minore rispetto a quello del professionista: ciò che caratterizza il rapporto tra accompagnatore non professionale e accompagnato è anche la gratuità e perciò tale rapporto si iscrive, come osserva la dottrina, tra le prestazioni di mera cortesia, mancando dell'elemento della patrimonialità⁸⁷. Infatti, l'esercizio di una professione per la quale è richiesto il conseguimento di una specifica abilitazione, senza averla conseguita, integra la fattispecie di cui all'art. 348 c.p. dell'esercizio abusivo di professione e l'eventuale contratto stipulato dalle parti sarà nullo con conseguente esonero da remunerazione (art. 2231 c.c.).

L'accompagnatore non professionale si può quindi definire come quel soggetto dotato di competenza media attribuitagli dalla frequenza di

⁸⁴ Questo punto verrà analizzato nel paragrafo successivo, riguardante la responsabilità civile del "maestro/istruttore di *mountain bike*".

⁸⁵ Il CAI sulla base della delega concessagli dalla legge n. 6 del 1989, può autonomamente regolare le proprie figure di istruttori-accompagnatori, individuandone requisiti, criteri, modi di formazione, condizioni e ambiti di competenza.

⁸⁶ PICCIN C., cit.

⁸⁷ TORTI V., "*La responsabilità nell'accompagnamento in montagna*", edizione C.A.I., 1995

appositi corsi ed in seguito al superamento di eventuali esami di riconoscimento. Pur in assenza di remunerazione e professionalità, tali soggetti possono comunque essere assoggettati a responsabilità civile per gli eventi dannosi sofferti dall'accompagnato, in quanto, quest'ultimo, pur accettando un livello di rischio più alto rispetto allo svolgimento dell'attività con un accompagnatore professionale, comunque si affida ad un soggetto dalle buone conoscenze tecniche, confidando nelle sue capacità.

Per una valutazione della responsabilità civile in capo a tali soggetti, in sede processuale, si potrà inoltre fare affidamento alle specifiche regole tecniche e comportamentali che caratterizzano l'associazione di appartenenza dell'accompagnatore non professionale (quali ad esempio i regolamenti disciplinari del C.A.I.).

In questo modo sarà possibile valutare se il soggetto abbia utilizzato la diligenza necessaria a gestire l'escursione in modo prudente oppure no.

c) Accompagnamento non professionale, non qualificato:

Consiste nell'ipotesi di accompagnamento da parte di un soggetto che, oltre a non appartenere ad una specifica categoria professionale, non appartiene nemmeno ad una associazione che predispone corsi e verifiche periodiche per la valutazione delle sue capacità. In questa categoria rientrano sostanzialmente i rapporti amicali, o di cortesia con cui soggetti abbastanza preparati, purché sprovvisti da alcun tipo di riconoscimento, accompagnano altri soggetti, meno esperti, nello svolgimento di determinate attività.

In tali casi anche i soggetti meno esperti dovranno mantenere un grado di attenzione e diligenza sufficientemente elevato in quanto il livello di affidamento nei confronti dell'accompagnatore non potrà essere ritenuto particolarmente intenso.

Il rischio che si assume l'accompagnatore in tali ipotesi è molto meno intenso rispetto alle ipotesi precedentemente analizzate.

Tra questi soggetti non si pone alcun rapporto istituzionalizzato, non vige alcun tipo di contratto e non vi è alcun tipo di remunerazione.

Non sapendo perciò categorizzare in modo preciso questo tipo di relazione, alcuni studiosi di dottrina fecero emergere la possibile applicabilità della responsabilità da “contatto sociale”⁸⁸.

Tale tipo di responsabilità, ammessa inizialmente dalla giurisprudenza di legittimità per affermare in termini generali l’attrazione nello schema dell’art. 1218 c.c. della responsabilità del medico dipendente di una struttura sanitaria nei confronti del paziente, comporterebbe una responsabilità indistinguibile da quella collegata all’esistenza di un contratto concluso con l’accompagnato, anche in assenza del contratto stesso.

Questa situazione sarebbe del tutto vantaggiosa per l’accompagnato, il quale potrebbe godere del regime prescrizione ordinario – decennale – previsto per la responsabilità contrattuale ex art. 2946 c.c.; ed inoltre dell’inversione dell’onere della prova, con obbligo per l’accompagnatore di dimostrare la sua non colpevolezza in relazione all’interruzione del nesso causale⁸⁹.

L’applicabilità della disciplina da “contatto sociale” pare estendibile a tutte quelle attività in cui si verificano i presupposti di affidamento che un soggetto pone nella professionalità di un altro soggetto e l’esercizio da parte di quest’ultimo di una attività professionale certificata in modo obiettivo da soggetti estranei all’evento dannoso⁹⁰.

⁸⁸ La responsabilità da “contatto sociale” è una particolare forma di responsabilità, nata per assecondare le nuove e molteplici esigenze, tipiche della moderna società, relative al risarcimento dei danni, aldilà dello schema, certamente troppo riduttivo, che vede la tradizionale bipartizione tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale. L’espressione “contatto sociale qualificato”, viene ad indicare una relazione riconosciuta dall’ordinamento giuridico che intercorre tra due o più soggetti che, in quanto implicante l’ingerenza nella sfera giuridica altrui, comporta il sorgere di doveri di collaborazione e protezione volti a salvaguardare le aspettative ingenerate. RONGA G., *Le varie ipotesi di responsabilità cosiddetta da “contatto sociale”*, in VIOLA L. (a cura di), *La responsabilità civile ed il danno*, Vol. 1, Halley Editrice, 2007, pag. 90 ROSSI S., *Contatto sociale (fonte di obbligazione)*, in *Digesto delle discipline privatistiche*, sezione civile, Appendice di aggiornamento V, Utet, Torino, 2010, pag. 346 e ss..

⁸⁹ Cass. Civ. Sez. III, 22 gennaio 1999, n. 589, in *Foro It.*, 1999, I, 3332.

⁹⁰ LENTI L., *La responsabilità civile degli accompagnatori non professionali nell’alpinismo e nello scialpinismo*, in *NGCC*, 2007, 426.

Si capisce che, applicare tale tipo di disciplina all'accompagnatore non qualificato, comporterebbe un pesante aggravio della sua posizione, soprattutto sul piano delle prove⁹¹.

Pare dunque preferibile la teoria opposta, formulata da altra dottrina che esclude la possibilità di applicare la disciplina da "contatto sociale" all'accompagnatore non qualificato, in relazione al fatto che tale figura pur godendo dell'affidamento degli accompagnati e dell'obbligo di direzione e protezione degli stessi, non gode della professionalità in quanto è un accompagnamento volontario e gratuito.

In conclusione si può affermare che, per quanto riguarda l'accertamento della condotta eventualmente colposa dell'accompagnatore volontario dalla quale scaturisca un evento dannoso nei confronti di uno o più soggetti accompagnati, essa dovrà effettuarsi secondo le regole della responsabilità extracontrattuale. Solamente in questo modo l'accompagnatore potrà infatti godere del regime probatorio meno gravoso che la legge prevede, facendo ricadere sul soggetto accompagnato l'onere di dimostrare, con elementi probatori, la responsabilità extracontrattuale dell'accompagnatore.

Conclusa la disamina delle diverse figure di accompagnatore occorre evidenziare che a prescindere tuttavia dal tipo di rapporto che si andrà ad instaurare, va comunque evidenziato che nei confronti dell'accompagnatore sarà possibile muovere una pretesa risarcitoria solamente se quest'ultimo:

- (i) abbia accettato la richiesta di accompagnamento;
- (ii) abbia esercitato un potere di direzione e di decisione nei confronti degli accompagnati.

Solo al verificarsi di queste condizioni l'accompagnatore potrà assumere il controllo dell'escursione e sarà quindi chiamato a rispondere per il danno accorso all'accompagnato.

⁹¹ PICCIN C., cit

In difetto, la responsabilità dell'accompagnatore verrà meno in quanto la fattispecie si è verificata all'infuori della sua cognizione ed imputabilità.

Inoltre, un'altra ipotesi di esclusione (o attenuazione) della responsabilità civile dell'accompagnatore, indipendentemente dal tipo di accompagnamento effettuato, si ha quando l'accompagnato, con il proprio comportamento, per negligenza totale o parziale, abbia interrotto il rapporto di causalità tra la condotta dell'accompagnatore e l'evento dannoso verificatosi. È necessario quindi che l'accompagnato obbedisca alle direttive impostegli e si comporti in modo tale da escludere o quantomeno ridurre il pericolo⁹².

Parte della dottrina, tuttavia, non ritiene che la responsabilità dell'accompagnatore sia esclusa quando l'incidente si sia verificato a seguito di imprudenza o imperizia dell'accompagnato conseguente a insufficiente esperienza per affrontare il tipo di percorso in questione⁹³.

In casi del genere infatti, all'accompagnatore può essere rimproverato il fatto di aver scelto un percorso non adatto alle capacità dell'allievo.

Altro caso in cui la responsabilità civile dell'accompagnatore verrà meno, in quanto si verifica interruzione del nesso di causalità, è il caso in cui l'evento dannoso sia stato provocato da un soggetto terzo, estraneo al gruppo preso in carico dall'accompagnatore.

La responsabilità civile dell'accompagnatore sarà inoltre sempre esclusa anche nei casi in cui l'evento dannoso sia dovuto a causa a lui non imputabile o al caso fortuito.

1.2. La figura dell'istruttore di *mountain bike*: profili generali e questioni aperte

Analizzata la tripartizione sulla figura dell'accompagnatore, ci apprestiamo ora ad analizzare in quale delle figure di accompagnatori analizzate rientra la figura dell'istruttore di *mountain bike*.

⁹² Principio sottolineato anche nella decisione del Giud. Istr. Trib. Trento, 6 dicembre 1949, in Foro it., 1950, II, 92

⁹³ LENTI L., La responsabilità civile degli accompagnatori non professionali nell'alpinismo e nello scialpinismo, cit..

Va evidenziato che a livello nazionale non è prevista una norma volta a disciplinare questa categoria di soggetti. Non vige una legge quadro come ad esempio la legge n.6 del 6 gennaio 1989 che disciplina la professione della Guida Alpina o la legge quadro 8 marzo 1991 n.81 relativa alla disciplina dei Maestri di Sci, che hanno inserito tali figure nella categoria delle professioni protette (esercitabili solo da soggetti abilitati ed iscritti all'albo professionale *ex art. 2229 c.c.*).

Grande interesse quindi assumono le varie leggi regionali che, anche in continuo afflusso di praticanti, sempre più regioni o province autonome negli ultimi anni hanno provveduto ad adottare.

Tuttavia, *ex art. 117 Cost. comma 3*, la materia relativa alla istituzione di figure professionali è fatta rientrare tra le materie di competenza "concorrente" tra Stato e Regioni, e ciò sta ad indicare che allo Stato spetta la determinazione dei principi fondamentali e delle linee guida, mentre alla Regione compete la disciplina integrante tali principi⁹⁴. Difatti le Regioni hanno potestà legislativa esclusiva solamente a riguardo di quelle materie in cui la competenza non è espressamente riservata alla legislazione dello Stato (come sancito dall'*art. 117 Cost. comma 4*).

Su questa lunghezza d'onda, un esempio di abrogazione della figura del maestro di *mountain bike* viene espresso dalla recente legge regionale 30 dicembre 2009 n.42 della Basilicata, che, all'articolo 83, abroga la legge regionale 13 novembre 2009 n. 38, il cui articolo 7 aveva istituito

⁹⁴ A riguardo si veda la sentenza della Corte Costituzionale n. 153 del 2006 in Gazz. Ufficiale, 1° serie speciale, 12 aprile 2006, n. 15, nella quale venne rilevata la illegittimità Costituzionale di una normativa regionale che disciplinava figure professionali alle quali la Regione faceva ricorso per il funzionamento del sistema integrato di interventi e servizi sociali. Si veda inoltre la sentenza della Corte Costituzionale n. 131 del 2010 in Gazz. Ufficiale, 1° serie speciale, 21 aprile 2010, n. 16, nella quale si dichiara la illegittimità costituzionale di una parte della legge Regionale del Lazio che istituiva le figure professionali del mediatore familiare e del coordinatore per la mediazione familiare.

la figura professionale del maestro di *mountain bike* e che era già stata impugnata davanti alla Corte Costituzionale⁹⁵.

Tuttavia rimangono vigenti altre leggi regionali analoghe, quali la legge dell'Emilia Romagna 1 febbraio 2000, n. 4, "Norme per la disciplina delle attività di animazione e di accompagnamento turistico" che, all'articolo 2 comma 4, sancisce: "coloro che hanno ottenuto l'idoneità alla professione di guida ambientale - escursionistica possono successivamente specializzarsi in cicloturismo, *mountain bike* e ciclismo fuori strada per accompagnare singoli o gruppi in itinerari, gite od escursioni in bicicletta, anche su percorsi e sentieri sterrati o non battuti, assicurando alla clientela assistenza tecnica e meccanica e fornendo alla stessa notizie di interesse turistico sui luoghi di transito"⁹⁶.

Disposizioni analoghe si trovano anche nella legge regionale Valle d'Aosta 21 gennaio 2003, n.1 e successive modifiche⁹⁷.

Inoltre la Regione Toscana nella delibera del Consiglio Regionale del 28 luglio 1998 n. 241 "Criteri generali e procedure per la classificazione delle strutture ricettive agrituristiche art. 16 L.R. n. 76 del 1994" sancisce che i trekking in *mountain bike* organizzati all'interno della regione "devono prevedere la presenza di una guida che abbia un attestato di qualifica di guida o accompagnatore o

⁹⁵ Corte Cost. (ord.) 28 ottobre 2010, n.305, in Foro It, 2011, n. 603, "A seguito della rinuncia della parte ricorrente, in mancanza di costituzione in giudizio della parte resistente, deve essere dichiarata, ai sensi dell'art. 25 delle norme integrative per i giudizi davanti alla Corte Costituzionale, l'estinzione del processo relativo alla questione di legittimità costituzionale della legge reg. Basilicata 13 novembre 2009, n. 38, recante disciplina della professione di maestro di *mountain bike* e ciclismo fuoristrada, in riferimento all'art. 117, 1°, 2°, lett e), e 3° comma Cost."

⁹⁶ Articolo così modificato dalla legge regionale Emilia Romagna 27 maggio 2008 n. 7 "Norme per la disciplina delle attività di animazione e di accompagnamento turistico" pubblicata nel B.U. Emilia-Romagna il 28 maggio 2008, n. 87.

⁹⁷ Aggiunta la lettera d bis all'articolo 2 comma 1 dalla legge regionale 28 aprile 2003 n.14 in tema di "professione di maestro di *mountain bike* e di ciclismo fuori strada", Aggiunta dell'articolo 2 bis "pratica della *mountain bike*", dalla legge regionale 28 aprile 2003 n.14 , , modifica dell'articolo 4 "esercizio della professione", dalla legge regionale 28 aprile 2003 n.14.

istruttore nella specialità rilasciata da una delle Federazioni sportive riconosciute dal Coni oppure dal CAI, FITEEC-ANTE, FISE, oppure abbia conseguito nell'ultimo decennio la qualificazione professionale in corsi organizzati dalla Regione Toscana per profili attinenti le specialità previste”.

Da questa ricognizione normativa si desume come, all'interno del quadro nazionale, pur in assenza di una normativa quadro⁹⁸, le varie Regioni italiane si sono comunque attivate prevedendo la figura dell'istruttore di *mountain bike*, inteso come colui che, partecipando proficuamente ai corsi previsti dalla Regione stessa o dal CAI, dal C.O.N.I., o da UISP, o AMI e AMSI riceve la certificazione per poter accompagnare in bicicletta i soggetti richiedenti su qualsiasi terreno.



FIGURA 1.1: *Logo di certificazione all'accompagnamento in mountain bike, concessa dalla associazione AMI/AMSI.*

Da quanto esposto finora, la figura di istruttore/maestro/accompagnatore di *mountain bike*, si può collocare ad un livello intermedio tra la figura dell'accompagnatore professionale e quella dell'accompagnatore non professionale qualificato.

Si è visto che, in assenza di una normativa quadro che istituisca tale figura, è preclusa la possibilità per le Regioni di prevedere nuove figure professionali. Pertanto, in attesa di una futura legge nazionale che istituisca la figura professionale dell'accompagnatore/maestro di *mountain bike*, questi soggetti non potranno far parte di appositi albi e

⁹⁸ Praticamente inesistente per ora anche la giurisprudenza relativa a rapporti tra accompagnatore di *mountain bike* ed allievo.

dunque non potranno godere delle garanzie che questo comporterebbe loro.

Si è notato tuttavia che le Regioni prevedono delle figure di accompagnatori di *mountain bike*, i quali, superando con profitto appositi corsi, ricevono la qualifica di accompagnatore qualificato (non professionale).

Ciò induce a ritenere che, gli accompagnatori di *mountain bike* istituiti dalle leggi regionali, altro non sono che degli accompagnatori non professionali qualificati, in quanto non è previsto un apposito albo professionale che li tuteli (in quanto non istituiti da leggi statali), ma tuttavia sono previsti e riconosciuti a livello regionale ed a livello associativo.

Ciò che differenzia però un accompagnatore non professionale qualificato e un accompagnatore di *mountain bike* sta nella remunerazione. Infatti, come notato, l'accompagnatore non professionale qualificato, essendo parte di una associazione avente come scopo la disponibilità ad accompagnare un soggetto a svolgere una certa attività, è sempre di natura gratuita, altrimenti ci si imbatterebbe nell'art. 348 c.p. "abusivo esercizio di una professione".

L'istruttore di *mountain bike* tuttavia, essendo in possesso di una qualifica molto spesso concessagli da una associazione professionale⁹⁹, e non correndo il pericolo di incorrere nell'articolo 348 c.p. (perché non esiste un'apposita categoria protetta di riferimento) - , difficilmente svolgerà il ruolo di accompagnatore a titolo gratuito.

La questione in oggetto perciò è molto delicata in quanto, se l'accompagnatore di *mountain bike* venisse fatto rientrare nella figura dell'accompagnatore professionale (come quella di una Guida Alpina o di un Maestro di Sci), allora verrebbe a porsi in essere un contratto in forza del quale egli si troverebbe in una posizione di garanzia nei

⁹⁹ Si pensi ad un accompagnatore di *mountain bike* che abbia conseguito tale qualifica a seguito ad un corso posto in essere dalla AMSI, l'Associazione Italiana Maestri di Sci.

riguardi del cliente, garanzia che lo assoggetterebbe all'art. 1176 comma 2 c.c..

Nel caso in cui invece, l'accompagnatore venisse fatto rientrare nella fattispecie dell'accompagnatore non professionale o addirittura dell'accompagnatore volontario e amico, allora non sussisterebbe alcun rapporto contrattuale tra le parti in gioco e troverà operatività solamente la responsabilità extracontrattuale.

Dal momento che la giurisprudenza non si è pressoché misurata con fattispecie relative a tale pratica si potranno avanzare soltanto delle ipotesi sulle norme applicabili in futuro a casi del genere, prendendo come principale punto di riferimento la casistica e le considerazioni svolte in tema di responsabilità sciistica.

Il maestro di *mountain bike*, a seguito dell'ottenimento della licenza rilasciata da una associazione abilitata o da una legge regionale, si appresterà a svolgere la propria attività, accompagnando i soggetti lungo sentieri, pendii, mulattiere e percorsi forestali.

I soggetti che si affidano a tale soggetto e che, a seguito di un contratto (stipulato direttamente con l'accompagnatore o con l'associazione di riferimento), corrisponderanno denaro a titolo di remunerazione nei confronti di detto soggetto, faranno affidamento alle sue capacità e competenze e quindi faranno ricadere su di esso la maggior parte dei rischi derivanti dall'attività che si appresteranno a svolgere.

Di conseguenza, tale soggetto in caso di controversie in tema di responsabilità civile, verrà sottoposto alla disciplina che abbiamo analizzato per l'accompagnatore professionale e perciò sarà soggetto ad una responsabilità, *in primis*, di tipo contrattuale.

Si può ritenere, con tutta sicurezza, che in caso di controversie future, relative a tale materia, le regole da applicare all'istruttore di *mountain bike* saranno poco distanti da quelle applicabili al Maestro di Sci o alla Guida Alpina.

Quindi la responsabilità attribuibile al maestro di *mountain bike*, per gli eventi lesivi accorsi ai propri allievi nel corso di una lezione o di una

escursione, può avere un fondamento sia contrattuale (ex art. 1218 c.c.) che extracontrattuale (almeno ex art. 2043 c.c. per violazione del principio del *neminem ledere*).

L'accompagnatore perciò può rispondere nei confronti dell'allievo o del cliente anche per responsabilità contrattuale, in quanto è legato ad esso da un rapporto giuridico (il contratto) che si conclude nel momento in cui il maestro accetta di assistere il cliente.

Con tale contratto vengono a crearsi sostanzialmente due tipi di obbligazioni:

una riguarda l'insegnamento e l'accompagnamento, costituendo così un'obbligazione di mezzi¹⁰⁰, e l'altra corrisponde nell'obbligo del maestro di "garantire" l'incolumità del cliente¹⁰¹.

Tali punti possono essere desunti dalle norme del codice civile che abbiamo analizzato nell'esposizione della responsabilità dell'accompagnatore professionale ed in particolare dagli articoli 1175 c.c., 1176 c.c., 1374 c.c., 1375 c.c. inerenti alla protezione degli interessi o dei beni del cliente nell'esecuzione del rapporto obbligatorio¹⁰² ed inerenti all'obbligo di condotta secondo "buona fede"¹⁰³.

¹⁰⁰ L'oggetto dell'obbligazione di mezzi è, una prestazione conforme al criterio della diligenza di cui all'art. 1176 c.c. a prescindere dal raggiungimento di un determinato risultato mentre l'oggetto dell'obbligazione di risultato è, per l'appunto, il conseguimento del risultato stesso. La distinzione tra obbligazioni di mezzi e obbligazioni di risultato, secondo l'impostazione tradizionale, ha riflessi, in particolar modo sul riparto dell'onere della prova relativa all'esatto adempimento dell'obbligazione in quanto la prova dell'inadempimento, nell'ambito delle obbligazioni di mezzi, graverebbe sul creditore che sarebbe tenuto a dimostrare che la prestazione non è stata conforme a diligenza, mentre, nelle obbligazioni di risultato, una volta dimostrato il titolo della pretesa contrattuale, sarebbe il debitore a dover dimostrare che il risultato è stato raggiunto ovvero non è stato raggiunto per causa non imputabile ex art. 1218 c.c. In rete www.diritto-civile.it.

¹⁰¹ Fondazione di Courmayeur del 1995, Codice della montagna, "montagna rischio e responsabilità", *Il punto sulla legislazione, la giurisprudenza e la dottrina*, 2004, *Quaderni di Courmayeur*, n. 10.

¹⁰² VISINTINI, *inadempimento e mora del debitore*, in Comment. Schlesinger, Milano, 1987.

¹⁰³ Non vi è una definizione normata di buona fede, tuttavia si può affermare, con altri principi, che la buona fede consiste in: correttezza, lealtà,

Occorrerà una attenta valutazione *case by case* da parte della giurisprudenza, per stabilire se un determinato comportamento dell'accompagnatore violi o meno quei criteri di buona fede e correttezza ai quali dovrebbe essere improntata la sua attività.

L'art. 1175 c.c. tuttavia, non impone al solo debitore (accompagnatore) di comportarsi secondo le regole della correttezza, bensì anche al creditore (cliente). Il danno subito dal cliente non potrà essere imputato al maestro in tutti quei casi in cui questo appaia come conseguenza di un evento che si sarebbe potuto verificare comunque, a prescindere o meno dalla presenza del maestro¹⁰⁴.

In particolare il cliente dovrà adottare un comportamento corretto e sincero con l'accompagnatore, il quale dovrà comunque informarsi e controllare le condizioni fisiche e la preparazione atletica del cliente stesso. Questo si coglie anche dall'art. 1227 c.c. in base al quale “se il fatto colposo del creditore ha concorso a cagionare il danno, il risarcimento è diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle conseguenze che ne sono derivate”.

Si è già visto inoltre che ex art. 1176 c.c. comma 2, il maestro dovrà tenere una diligenza media in relazione all'attività che sta svolgendo e questo comporterà ex art. 1218 c.c. che, nel caso in cui esso non sia in grado di dimostrare che l'esatto adempimento sia divenuto impossibile

cooperazione con la controparte, sensibilità alle sue ragioni, salvaguardia ai suoi interessi, atteggiamento solidale nei suoi confronti (ROPPO V., *Il contratto*, Milano, 2001, p.493).

¹⁰⁴ Usando le parole di Trimarchi si potrebbe dire che il danno non sarà imputato al maestro qualora, “eliminando o modificando taluni elementi nella descrizione della condotta, senza introdurre cause di giustificazione e senza modificare sostanzialmente gli elementi rilevanti nel processo causale che ha determinato il danno, è possibile ottenere un atto lecito che avrebbe ugualmente cagionato l'evento dannoso” TRIMARCHI, *Causalità e danno*, ed. Giuffrè, Milano. Di conseguenza “deve escludersi la responsabilità contrattuale di una Scuola per le lesioni che un allievo subisca nel corso di una lezione ad opera di terzi che lo investa su una pista aperta a tutti ove il maestro del quale la scuola si avvale, si trovi nella materiale impossibilità di evitare l'evento dannoso e nel suo comportamento esulino profili di colpa” Cass. Civ. Sez. III, 25 maggio 2000, n. 6866 in Mass., 2000 (in Codice della montagna, *montagna rischio e responsabilità*, n. 10., cit.).

per causa a lui non imputabile, egli sarà obbligato al risarcimento del danno eventualmente causato al cliente in via contrattuale.

Come detto, sul maestro incombe tuttavia anche una responsabilità extracontrattuale, tutte le volte in cui l'ambito di esplicazione dell'attività non risulta essere coperto dall'accordo.

Oltre che per il principio del *neminem leadere* contenuto nell'art. 2043 c.c., il maestro potrà rispondere anche ex art. 2048 c.c. comma 2 in relazione al comportamento dei propri allievi, in quanto: "i precettori e coloro che insegnano un'arte o un mestiere sono responsabili del danno cagionato dal fatto illecito dei loro allievi ed apprendisti nel tempo in cui sono sotto la loro vigilanza". Perciò il maestro sarà responsabile anche per i danni procurati da un suo cliente ad un soggetto terzo, tutte le volte in cui non "provi di aver esercitato il controllo ed impartito le istruzioni dovute secondo quelli che sono i canoni correnti in tema d'insegnamento della pratica e che, tenuto conto delle caratteristiche degli allievi, dimostri di non aver potuto, nonostante tutto, impedire l'evento"¹⁰⁵.

La vigilanza del maestro in questi casi sarà da intendere non in modo assoluto ma bensì in modo relativo, in quanto il contenuto di detto obbligo è in rapporto inversamente proporzionale al grado di maturità ed all'età degli allievi¹⁰⁶.

Per ciò che riguarda poi il rapporto tra accompagnatore ed associazione di appartenenza, sempre che l'accompagnatore ne faccia parte, vi potrà essere responsabilità ex art. 1218 c.c. e ss contro la scuola stessa qualora il maestro possa essere considerato un dipendente e la scuola una entità imprenditoriale (art 2094 c.c. "prestatore di lavoro subordinato"). In tal caso la scuola risponderebbe anche verso terzi, ex

¹⁰⁵ VIOLA M. *la responsabilità nell'incidente sciistico* Expert Edizioni, Forlì, 2002.

¹⁰⁶ Cass. Civ. Sez. III, 23 giugno 1993, n.6937, in *Giust. civ.* Mass. 1993, 1065, in tema di responsabilità civile degli insegnanti per i danni cagionati da fatti illeciti dei propri scolari.

art. 2049 c.c., per il fatto del maestro ed art. 2048 c.c., per il fatto dell'allievo"¹⁰⁷.

1.3. Rischi e responsabilità civile dell'accompagnatore di downhill

Ulteriori problemi si hanno per quanto riguarda la pratica del *downhill*, la versione estrema del *mountain biking*. Questo sport si svolge solamente in discesa, esclusivamente su tracciati che sono adibiti a tale disciplina¹⁰⁸.

Gli appassionati di questo sport percorrono strade, sentieri, pendii, campi ed altri terreni accidentati, alla massima velocità. Come ogni attività sportiva, il *downhill* prevede un certo margine di rischio nei confronti dei praticanti. Tuttavia facendolo rientrare tra gli sport "estremi" questo margine sarà più elevato e il praticante ne accetterà implicitamente i rischi precludendo così l'azione di risarcimento dei danni rientranti nell'alea normale dell'attività¹⁰⁹.

Saranno irrisarcibili perciò i danni che si verificano senza la violazione di leggi, regolamenti, ordinanze o norme di autoregolamentazione

¹⁰⁷ VIOLA M. *la responsabilità nell'incidente sciistico* cit.

¹⁰⁸ In particolare tali tracciati vengono ricompresi in un'area più ampia, detta *bike park*, la quale sarà trattata nel capitolo successivo.

¹⁰⁹ Quanto affermato è espressione della corrente dottrinale relativa all'accettazione del rischio, cui la giurisprudenza ha iniziato a dare applicazione verso gli anni '50 (Cass. Civ. Sez. Un., 13 novembre 1958, n.3702 in Foro It., Rep., 1958). È un concetto di rischio che viene fatto rientrare nella *species* del rischio sportivo del quale però non abbiamo una chiara e precisa definizione ma vi sono diversi schieramenti in dottrina: 1) secondo alcuni (BONASI BENUCCI E., *Il rischio sportivo*, in Riv. dir. Sport., 1955, 432.) tale rischio riguarderebbe tutti quei pericoli che si assumono nello svolgimento di una certa attività sportiva; 2) secondo altri invece (COCCIA M., DE SILVESTRI A., FLORENZA O., FUMAGALLI L., MUSUMARRA L., SELLI., *Diritto dello sport*, Le Monnier Università, Firenze, 2004, 192.) esso si sostanzierebbe nella probabilità di verificarsi di un danno dall'esercizio di quella certa attività; 3) la dottrina maggiormente seguita però ha evidenziato un profilo leggermente diverso da questi, e preferisce una valutazione del rischio sul piano oggettivo e non derivante dalla condotta del soggetto nell'esercitare un certo tipo di attività (SANTORO, *Sport estremi e responsabilità*, Giuffré, Milano, 2008.), in PICCIN C. cit.

tipiche per questo sport¹¹⁰. L'accettazione del rischio opera quindi come vera e propria scriminante sportiva: danni che normalmente comporterebbero responsabilità nei confronti dei soggetti che li hanno favoriti o non li hanno evitati, perdono il loro carattere di illiceità e non saranno quindi soggetti a operazioni di risarcimento. Tuttavia ove il danneggiante ricada nella *culpa*, tali principi dottrinali cadranno e le regole ordinarie in tema di responsabilità civile riacquisteranno i loro effetti¹¹¹.

Tornando all'esame della figura del maestro-accompagnatore potremmo evidenziare che, nel *downhill*, essendo uno sport estremo, ed essendo dunque molto più difficile da apprendere e da praticare con una certa sicurezza, la probabilità di danni ai praticanti sarà molto più elevata rispetto alla normale pratica della *mountain bike*.

In tali ipotesi, ove potranno verificarsi in futuro¹¹², la giurisprudenza potrà applicare in via analogica le norme analizzate nell'ambito della casistica relativa alla responsabilità del Maestro di Sci.

In particolare il danneggiato potrà esperire *in primis* un'azione ex art. 2049 c.c. contro l'associazione a cui si è rivolto - se durante l'apprendimento ha subito danni non derivanti da sua condotta colposa altrimenti - "l'istruttore e la scuola di sci non rispondono dei danni subiti dai propri allievi a seguito di cadute che possono ritenersi, per le condizioni in cui si sono verificate, espressione di un rischio connaturato all'apprendimento dell'attività sciistica, sempreché abbiano adottato tutte le cautele necessarie, in relazione alle capacità tecniche degli allievi, ad evitare simili eventi"¹¹³.

¹¹⁰ In particolare si veda al titolo I capitolo 2 in relazione ai Codici NORBA, IMBA ed alle Tavole della montagna di Courmayeur 1995, codici di autoregolamentazione che disciplinano tali attività.

¹¹¹ PICCIN C. cit.

¹¹² Per ora la giurisprudenza pronunciata in tali materie è virtualmente inesistente.

¹¹³ Trib. Rovereto 20 ottobre 1995, n. 345, in IZZO U., FERRARI M, (a cura di), *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, Torino, Giappichelli, 2006, CD Rom, nella specie, l'attrice, mentre prendeva parte ad una lezione di sci collettiva, veniva investita da un'altra allieva del corso, riportando una lesione al ginocchio destro. La

Istruttore e scuola infatti sono collegati da un rapporto di lavoro, di controllo e di sorveglianza per i quali la scuola *ex art.* 2049 c.c. potrà essere chiamata in giudizio per via di una responsabilità solidale come ad esempio nel caso giunto alla Corte di Appello di Trento che sancì “la responsabilità per il fatto illecito commesso dall’istruttore, durante ed in occasione di un corso di sci, compete esclusivamente al soggetto che abbia provveduto all’organizzazione del suddetto corso, alla scelta del maestro ed al conseguente affidamento dell’incarico per lo svolgimento della lezione, dovendo sussistere, ai fini dell’affermazione di responsabilità, un rapporto di subordinazione tra l’autore dell’illecito ed il committente cui corrisponda un potere di direzione e di sorveglianza da parte di quest’ultimo”¹¹⁴.

Inoltre in base all’art 2048 c.c. si potrà ricorrere contro il maestro stesso, anche in relazione del danno extracontrattuale cagionato da un allievo a un soggetto terzo, estraneo al corso infatti: “il maestro risponde ex articolo 2048, comma 2, c.c. per il danno che un suo allievo abbia procurato ad un terzo durante lo svolgimento di una lezione se non prova di aver adottato tutte le misure organizzative idonee ad impedire l’insorgere di una situazione di pericolo favorevole al verificarsi dell’evento”¹¹⁵.

responsabilità del sinistro viene imputata al maestro di sci ed alla scuola per aver condotto gli allievi su una pista non adeguata alle loro capacità, facendoli scendere, oltretutto, in “fila indiana” e senza far tener loro una prudenziale distanza di sicurezza. Alla luce delle risultanze probatorie acquisite al processo tramite la consulenza tecnica d’ufficio, il Tribunale esclude la responsabilità dei convenuti per carenza di colpa e di nesso di causalità, presupposti indefettibili sia della responsabilità contrattuale che di quella extracontrattuale. Un ruolo decisivo nella decisione del Tribunale ha senz’altro avuto la positiva valutazione della condotta del maestro di sci improntata a criteri di prudenza e diligenza: la stessa tecnica di discesa in fila indiana corrisponde, infatti, a criteri di buona didattica, perché idonea ad evitare che sciatori estranei al corso intersechino la traiettoria degli allievi.

¹¹⁴ App. Trento 9 marzo 2004, (216/03), in IZZO U., FERRARI M, (a cura di), *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, cit.

¹¹⁵ Trib. Trento, 10 ottobre 1989, n. 795/1989, in IZZO U., FERRARI M, (a cura di), *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, cit.

Questa responsabilità extracontrattuale va poi cumulata a quella che è la responsabilità contrattuale, dell'associazione e del maestro.

Molto spesso infatti la scuola sarà controparte contrattuale del danneggiato in veste di datore di lavoro del maestro e, ex art. 1228 c.c. sarà responsabile per il fatto dei suoi ausiliari o per non aver adeguatamente scelto il personale adeguato per la gita in questione. L'associazione o in subordine il maestro potranno essere esenti da tale responsabilità contrattuale solo ove dimostrino che il cliente è stato dettagliatamente avvisato dei rischi connessi all'attività e se non sussistano profili di colpa che superino l'alea normale di rischio prevista per l'attività in questione e coscientemente accettati dunque dal praticante.

Va ricordato tuttavia che ex art. 1227 c.c., nel caso in cui il danno si sia verificato per mezzo di condotta colposa del creditore (e cioè del cliente il quale ad esempio non abbia seguito in modo preciso le istruzioni del maestro), "il risarcimento sarà diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle conseguenze che ne sono derivate".

Inoltre il risarcimento non è dovuto per i danni che il creditore poteva evitare utilizzando l'ordinaria diligenza (e negli sport c.d. "estremi" la diligenza richiesta al creditore è molto ampia in quanto è previsto un rischio molto elevato).

In ambito contrattuale si verifica perciò un di equilibrio entro il quale si trovano le varie responsabilità del debitore (il maestro) e del creditore (il cliente).

Tornando alla responsabilità extracontrattuale, il verificarsi di illeciti civili in ambiti sportivi verrà fatto rientrare nella stragrande maggioranza dei casi nell'ambito applicativo dell'art. 2043 c.c., il padre degli articoli relativi alla responsabilità extracontrattuale.

Tuttavia il codice civile prevede regimi di responsabilità extracontrattuale più rigidi e severi rispetto all'art. 2043 c.c., si pensi in questo senso agli articoli 2050 c.c. (Responsabilità per l'esercizio di

attività pericolose¹¹⁶), 2051 c.c. (Danno cagionato da cosa in custodia, se si pensa sotto il profilo dell'attrezzatura o dei luoghi), 2054 c.c. (Circolazione di veicoli, nei casi in cui vi siano incidenti tra veicoli, e la bicicletta, ex art. 50 Codice della Strada è considerato un veicolo).

L'art. 2050 c.c. potrebbe portare a soluzioni equivoche: esso afferma che "chiunque cagiona un danno ad altri nello svolgimento di una attività pericolosa è tenuto al risarcimento dei danni se non prova di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno".

Si ingenera un aumento della responsabilità: si verifica un inversione dell'onere probatorio, cioè il maestro dovrà dimostrare di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno.

Un articolo così rigido pare, secondo parte della dottrina¹¹⁷, istituisca a carico di chi esercita un'attività pericolosa una responsabilità oggettiva, cioè una responsabilità anche senza colpa derivante semplicemente dall'esercizio di tale attività. Perciò si ritiene che tale questione non possa ritenersi valevole nei confronti di maestro ed allievo che di comune accordo decidano di svolgere un'attività pericolosa.

In tali casi infatti le parti sono coscienti dei rischi che andranno a sostenere ed anzi è proprio il cliente che sollecita il maestro ad accompagnarlo in quella attività. L'articolo 2050 c.c. potrà casomai avere applicazione solamente nei confronti di un soggetto terzo, ignaro all'attività ed al rapporto che intercorre tra allievo e maestro.

¹¹⁶ La Cassazione, per ciò che riguarda le attività pericolose legate allo sport ex art. 2050 c.c., ha ritenuto che esse siano: l'attività venatoria (Cass. Civ. Sez. III, 28 settembre 1964, n.2442 in *Giur. It.*, 1965, I, 1, p.), l'organizzazione di gare automobilistiche su strada (Cass. pen., Sez. IV, 10 novembre 2005, n.11361 in *Guida al Dir.*, 2003, n. 20), gare motociclistiche (Cass. civ. Sez. III, 24 gennaio 2000, n.749 in *Foro It.*, 2000, I, 2861), nella gestione di una scuola di equitazione (Cass. Civ. Sez. III, 24 maggio 1988, n. 3616 in *Giust. Civ.*, 1988, I, 2267) ed in alcuni casi nello sci, anche se nella maggior parte delle volte la giurisprudenza in tale materia pare più orientata all'utilizzo dell'articolo 2043 in quanto i dati macrostatistici rilevano che l'attività sciistica non sia poi così pericolosa.

¹¹⁷ SENA G., *Montagna rischio e responsabilità, i limiti della responsabilità del maestro di sci e della guida, Profili civilistici*, Quaderni di Courmayeur, n. 3.

Particolare clausola esimente, per la responsabilità dell'accompagnatore viene prevista dall'articolo 2236 c.c. il quale prevede che, in casi di particolare difficoltà tecnica, la responsabilità dell'esperto si avrà solamente nei casi di dolo o colpa grave.

Spetterà perciò al giudice, chiamato a decidere, valutare di volta in volta la situazione e di conseguenza applicare la normativa più appropriata al caso di specie.

Tale materia sarà approfondita nel capitolo successivo dove cercheremo di valutare la responsabilità civile legata al gestore di un parco attrezzato alla disciplina del *downhill*: il gestore del *bike park*.

1.4. Profili assicurativi

Come si è potuto notare, in ambito ciclistico - così come in quello sciistico - la relativa attività può svolgersi da parte dei singoli - che generalmente possono definirsi utenti - con autonoma iniziativa, ovvero costoro possono affidarsi a soggetti tecnicamente più preparati, che possono assumere la veste di maestri o di accompagnatori, i quali sono in grado di far superare con minor rischio le difficoltà del percorso compiuto dall'utente¹¹⁸.

Le attività di accompagnamento in questione sono perciò attività sottoposte a contratti, stipulati con una o più persone, direttamente o attraverso delle associazioni, che hanno ad oggetto un rapporto di prestazione d'opera (*ex art. 2229 e ss. c.c.*).

Si crea una obbligazione principale che ha per oggetto l'accompagnamento o l'insegnamento e una obbligazione accessoria che riguarda la protezione del cliente dalle insidie che si nascondono lungo il percorso e che esso non conosce¹¹⁹.

¹¹⁸ Codice della montagna, quaderni della montagna, in rete www.fondazionecourmayeur.it cit.

¹¹⁹ Principi che sono stati già presi in considerazione e sviluppati dalla dottrina tedesca (v. Reichsgericht, 8 luglio 1929 in *Liepzinger Zeitschrifte*, 1929, 1463 e ss. e STOLL H., *Die Lehre von der Leistungstorungen*, Tübingen, 1963) e dalla giurisprudenza francese Ssulla c.d. "Obligation de Sécurité", v.

Non si esclude inoltre un'eventuale responsabilità extracontrattuale che sorge ogni volta in cui vi sia l'inadempimento o la lesione di un diritto assoluto.

Su tali soggetti esperti, proprio in vista del contratto che si viene a creare, grava il pericolo che, il proprio patrimonio, possa essere aggredito da obbligazioni risarcitorie legate alla responsabilità verso l'allievo o verso un terzo estraneo al rapporto, se danneggiato in conseguenza a comportamenti da lui assunti nell'esecuzione dell'attività.

Il fondamento della scelta di assicurare la propria attività ed in particolare il proprio comportamento è ben riassunto come segue: "il bisogno di sicurezza che spinge l'uomo a prevenire perdite che possano in futuro gravare sul suo patrimonio (inteso come il complesso dei beni di cui può disporre), inducono i soggetti che si assumono l'obbligo delle prestazioni che ci occupano, a trasferire, dietro corrispettivo di un premio, il rischio ad un soggetto qualificato (impresa assicuratrice) idoneo e perciò autorizzato ad inserirlo in una massa di rischi omogenei"¹²⁰.

Per cui, in cambio di un premio variabile, la compagnia assicuratrice si assume il rischio di un evento incerto. Il tema assicurativo è molto ampio e meriterebbe uno studio autonomo. Posto che un approfondimento di questo tema va oltre i confini di questo lavoro, ci si limiterà qui ad esporre solo alcuni principi generali che possono illuminare di riflesso la trattazione qui condotta.

Il Capo XX del Libro IV del codice civile (delle obbligazioni) è dedicato al vasto campo dell'assicurazione.

L'articolo 1882 c.c. sancisce la nozione di assicurazione: "l'assicurazione è il contratto col quale l'assicuratore, verso pagamento

Tribunale di Grande Istanza di Grenoble, 5 novembre 1963, in *Foro It*, 1964, IV, 110).

¹²⁰ RUBINI L., *Montagna rischio e responsabilità, i limiti della responsabilità del maestro di sci e della guida, Aspetti assicurativi*. Avvocato in Milano; incaricato di diritto delle assicurazioni, master in ingegneria delle assicurazioni presso il Politecnico di Milano.

di un premio, si obbliga a rivalere l'assicurato, entro i limiti convenuti, del danno ad esso prodotto da un sinistro, ovvero a pagare un capitale o una rendita al verificarsi di un evento attinente alla vita umana"¹²¹.

L'art. 1917 c.c. inoltre disciplina l'assicurazione della responsabilità civile: "l'obbligazione che l'assicuratore si assume è quella di mantenere indenne il patrimonio dell'assicurato da quanto è destinato ad uscirne in conseguenza di fatti verificatisi nel tempo della vigenza della assicurazione e indipendenti dalla sua responsabilità dedotta nel contratto"¹²².

L'articolo evidenzia come l'assicuratore si sostituisce – fino al limite massimale e cioè alla somma massima pattuita con l'assicurato – nell'adempimento dell'obbligazione risarcitoria, sostituzione che viene chiamata dai giuristi "*manleva*".

Le caratteristiche principali di tale assicurazione, che la differenziano dalle altre assicurazioni contro i danni le quali garantiscono direttamente contro i beni specifici colpiti dai più svariati possibili eventi (anche non dipendenti dai comportamenti dell'uomo) sono:

- 1) la promessa di *manleva* riguarda soltanto le obbligazioni risarcitorie dell'assicurato da fatti attribuibili alla sua responsabilità;
- 2) la *manleva* dipende dalla specifica descrizione dei fatti che delimitano il rischio che viene trasferito all'assicuratore;
- 3) l'esclusione dalla *manleva* delle obbligazioni risarcitorie derivanti da fatti dolosi;

¹²¹ Il codice civile vigente colloca i contratti di assicurazione nell'area dei contratti tipici (artt. 1882 – 1932 c.c.), fornendo una disciplina relativa solamente alle assicurazioni private e sancendo che, ex art 1886 c.c. "le assicurazioni sociali sono disciplinate dalle leggi speciali" e che solamente in mancanza di leggi che le disciplinino esse possono essere ricondotte alla disciplina ordinaria relativa alle assicurazioni private. Il codice evidenzia perciò i due diversi profili legati alle assicurazioni: il sistema delle assicurazioni private (collocabili nell'ambito del diritto privato) e il sistema delle assicurazioni sociali (collocabili nell'ambito del diritto pubblico). Tali sistemi non sono tuttavia completamente opposti ed infatti l'art. 1886 c.c. sancisce che in mancanza di disciplina delle leggi speciali anche per le assicurazioni sociali potrà essere applicata la disciplina delle assicurazioni private.

¹²² Cass. Civ. Sez. III, 15.03.68 n. 853, in *Giust. Civ.*, Mass., 1968, 428.

- 4) la *manleva* può essere, invece, prestata non solo per le obbligazioni di risarcimento derivanti da fatto illecito, ma anche per quelle che hanno la loro fonte nell'adempimento di obbligazioni contrattuali o comunque aventi la fonte in norme specifiche dell'ordinamento¹²³.

Due sono i tipi di assicurazione di cui può giovare l'accompagnatore nell'esercizio della sua attività: l'assicurazione contro gli infortuni e l'assicurazione per la responsabilità civile.

L'assicurazione contro gli infortuni, che non riguarda il rapporto di accompagnamento, può essere utile per questi soggetti allo scopo di evitare quel rischio che potrebbe anche danneggiare loro stessi nella pratica di tale attività.

L'assicurazione per la responsabilità civile rileva invece proprio nel rapporto di accompagnamento.

Questa assicurazione infatti è volta a tenere indenne l'assicurato dalla responsabilità contrattuale ed extracontrattuale con una più vasta tutela dei terzi e con una maggior sicurezza per tutte le parti del rapporto. Sicurezza data anche dal fatto che l'attività in oggetto (sia essa di *mountain biking* o a maggior ragione di *downhill*) è di per sé rischiosa.

Le Scuole di sci, nel momento in cui vengono ad esistere, devono presentare adeguate coperture assicurative e tale principio si è ormai esteso anche a tutte le associazioni di accompagnamento in *mountain bike*¹²⁴.

¹²³ RUBINI L. ., cit.

¹²⁴ Bisogna evidenziare che in materia di responsabilità sciistica, vigono alcune leggi regionali e provinciali che, nell'istituire l'ordinamento della professione del Maestro di ci e delle Scuole di sci, obbligano, per l'esercizio di tali attività, alla stipulazione di un contratto di assicurazione. Tale obbligo deriva dal fatto che il soggetto confida nelle capacità e nell'esperienza di tali figure, accettando una percentuale di rischio minore, che dunque ricadrà su tali figure. La copertura assicurativa si estenderà sia al danno subito dall'allievo e sia a quello eventualmente subito dal terzo estraneo coinvolto nell'incidente (qualora la responsabilità sia imputabile al maestro e in subordine alla scuola, soggetto assicurato). Tali principi relativi alla disciplina sciistica, sono stati adottati anche in relazione alla figura del maestro e dell'associazione di *mountain bike*, in particolare si possono notare: Legge Prov. Trento 31 ottobre 2012, art. 52ter comma 6, Legge Prov. Bolzano, 19 febbraio 2001, n. 5; il Reg. Regione Lombardia, 7 ottobre 2003, n. 22; la

Ciò non toglie tuttavia che, secondo le regole di buon senso, sia opportuno che sia gli accompagnatori che gli allievi si attivino per concludere un contratto di assicurazione per una polizza costruita in modo tale da garantire dal rischio infortuni e da quello nascente dalla responsabilità civile dell'assicurato nei confronti di soggetti terzi.

CAPITOLO 2

LA RESPONSABILITÀ CIVILE ALL'INTERNO DEL BIKE PARK

Le risorse ambientali e paesaggistiche che caratterizzano il nostro territorio sono un elemento fondamentale per il turismo.

Lo sviluppo delle attività legate alla montagna è necessario per contribuire all'ampliamento dell'industria turistica, facendo mantenere al nostro Paese una posizione di *leadership* anche nei confronti di altri Paesi che godono di bellezze naturali simili alle nostre¹²⁵.

È opportuno, in questo senso, potenziare lo sviluppo e la crescita di tali attività senza però dimenticare il rispetto per l'ambiente e la sicurezza per gli utenti.

Per quanto riguarda lo sport analizzato nel presente lavoro, si rende necessario quindi, regolare alcuni segmenti della *mountain bike*, come il *downhill* o il *freeride*, “sport estremi che richiedono sicuramente ambiti dedicati, poiché la convivenza con gli altri frequentatori è pericolosa”¹²⁶.

Legge reg. Abruzzo 16 ottobre 1996, n. 94; la Legge reg. Emilia Romagna, 9 dicembre 1993, n.42.; Legge reg. Basilicata 12 aprile 1990, n.13; Legge prov. Trento 13 dicembre 1976, n. 41; Legge reg. Valle d'Aosta 1 dicembre 1989, n. 59.

¹²⁵ È necessario agire considerando, oltre alla sicurezza dei fruitori ed alla tutela del paesaggio, anche l'afflusso turistico, motore dell'economia italiana. Una ingerenza troppo pesante nei confronti della montagna comporterebbe la “fuga” dei turisti altrove, all'estero, dove vigono regole meno rigide che consentono una vacanza più economica e soddisfacente.

¹²⁶ MELLARINI T., nel confronto con i vertici della SAT: *Sentieri di montagna: un tavolo tecnico stabilirà le norme di fruizione*, Assessore

Nasce quindi la necessità di creare sicurezza in montagna volta ad evitare futuri pericoli per i suoi numerosi fruitori.

2.1. Il contratto atipico di fruizione del *bike park* in relazione al modello del contratto atipico per la fruizione delle aree sciabili

Il *downhill* ed il *freeride*¹²⁷, essendo sport estremi, si caratterizzano per l'alto rischio che incombe su chi li pratica e va scongiurata l'evenienza che tale pratica possa sfociare in eventi dannosi a discapito di soggetti che non hanno accettato tali rischi ma che semplicemente si trovano nel posto sbagliato al momento sbagliato¹²⁸.

Consapevoli, da un lato, dell'impossibilità di regolamentare in modo rigido tali discipline (per evitare ricadute negative sul turismo) ma improntati dall'altro alla messa in sicurezza delle montagne ed alla responsabilizzazione di soggetti adeguati¹²⁹, si è sancita, a livello regionale¹³⁰, la possibilità di creare aree apposite, volte allo

Provinciale all'agricoltura, foreste, turismo e promozione, Trento 13 ottobre 2011.

¹²⁷ Il *freeride* consiste in una particolare disciplina del *mountain biking* che oltre a prevedere discese alla massima velocità come il *downhill*, prevede anche delle evoluzioni mozzafiato, con salti, *tricks*, ed ogni altro genere di spettacolo.

¹²⁸ Soggetti che si trovano ad esempio nei pressi di una curva su un sentiero frequentato da *biker* che, "grazie" alla silenziosità delle biciclette e della loro velocità sono difficilmente avvertibili ed evitabili.

¹²⁹ Sono successi, pur essendo circoscrivibili a "singoli episodi isolati", i casi di incidenti con successive denunce nei confronti ad esempio delle Sezioni CAI territorialmente competenti, con richieste di risarcimento danni subiti, motivate da presunte inadeguatezze dei percorsi e/o carenza di segnaletica. Va specificato che nessuna denuncia ha poi avuto seguito, ma appare evidente la necessità di porre rimedio a tali situazioni e chiarire il tema della responsabilità oggettiva, anche in relazione al fatto che, molto spesso, le associazioni come il CAI che si occupano della manutenzione e sistemazione dei sentieri sono composte da soggetti puramente volontari che operano a titolo gratuito.

¹³⁰ A riguardo Legge Prov. Trento, 31 ottobre 2012, art. 52 ter, "Le aree sciabili previste all'art. 2 possono essere utilizzate per la discesa con la *mountain bike* su tracciati esclusivamente destinati a tale attività e denominati "*bike park*", previa autorizzazione della commissione di coordinamento prevista dall'articolo 6. I *bike park* utilizzano prioritariamente le piste da sci esistenti e possono essere realizzati e gestiti dai titolari dell'autorizzazione di esercizio delle piste o da altri soggetti pubblici o privati". La disciplina contenuta nella Legge Provinciale Trento, 31 ottobre 2012 prende spunto da altra disciplina cronologicamente anteriore, posta in essere dalla regione

svolgimento “sicuro” e “controllato” di questi sport: i c.d. “*bike park*”¹³¹.

Come anticipato nel Titolo I Capitolo 1, i *bike park* “sono dei parchi radicati su una montagna e contenenti un certo numero di percorsi, sentieri ed altre sfide, che sono stati adattati o costruiti appositamente per essere utilizzati per la discesa in *mountain bike*”.

La loro creazione ed il loro riconoscimento come tali, avviene a seguito di un iter burocratico che, in assenza di una legislazione nazionale, varia di regione in regione, ma della quale possiamo dare una breve illustrazione a livello generale¹³².

Per quanto riguarda la realizzazione del percorso, l’attuazione di un tracciato per uso *downhill*, impone l’ottenimento di diversi permessi ed autorizzazioni che nell’insieme richiedono diversi mesi di preparazione e studio.

È necessario, come primo *step*, individuare delle probabili vie che siano nelle immediate vicinanze delle piste da sci e cercare di recuperare vecchi tracciati caduti in disuso. Successivamente si renderà necessario discutere il progetto con la società impianti (sempre che non sia essa stessa a preoccuparsi della creazione del *bike park*) per avere l’approvazione del progetto.

Piemonte: Legge Reg. Piemonte 26 gennaio 2009, n. 2, art. 15, “la servitù coattiva di aree sciabili conferisce anche la facoltà di eseguire e mantenere ogni necessaria opera per la realizzazione e la manutenzione di sentieri pedonali e di tracciati adibiti al transito estivo in *mountain bike*”, art. 31, L’area sciabile, ivi comprese le piste, può essere impiegata anche per la discesa con la *mountain bike* nel periodo estivo su tracciati esclusivamente destinati a tali attività e denominati *bike park*. La gestione degli stessi può essere effettuata dai gestori delle piste o da altro soggetto pubblico o privato”.

¹³¹ In Trentino sono già molto diffusi questi sistemi di gestione ed in particolare vi sono: *Il Fassa Bike Resort Belvedere Canazei, Il Bike Park Monte Bondone, IL Fassa Bike Resort Buffare Pozza di Fassa, Il Bike Park del Cermis, Il Paganella Bike Park, Il Mountain Bike Tognola Downhill, e l’Altogarda Bike Area*.

¹³² Informazioni prese dall’iter burocratico avviato dalla *Fassa Bike* per l’ottenimento delle licenze volte alla costruzione del park. Quello della Val di Fassa è uno dei primi *bike park* realizzati in trentino e gode oggi di sei differenti linee per uso *downhill* e due “*skillpark*” per l’avviamento dei bambini all’uso delle *mountain bike*.

Infine sarà necessaria una richiesta di concessione edilizia da proporre al comune (o ai comuni) interessato dal progetto, il quale si attiverà per una valutazione preliminare di ammissibilità dello stesso, assistito dal Corpo Forestale, per poi procedere ad ottenere i consensi da Provincia e Regione (all'ufficio Tutela dell'Ambiente, ai Bacini Montani e al Servizio e Gestione delle Strade).

Se necessario ci si deve rivolgere inoltre all'ASUC di competenza¹³³.

Altri permessi necessari per l'ottenimento delle licenze saranno quelli concessi dai proprietari terrieri, con conseguente impegno da parte dell'organizzatore, di ripristinare i lavori nell'eventualità che la pista venga dismessa.

Una volta ottenuti tutti i permessi e perciò conseguita la concessione edilizia, si procede con la messa in opera dei lavori¹³⁴.

Al termine della costruzione dei tracciati, si provvederà alla loro messa in sicurezza, assestando reti protettive, barriere respingenti ed altri mezzi, in modo tale da limitare il più possibile gli infortuni.

Tutti i percorsi andranno poi delimitati da fettucce e segnaletica per informare gli altri utenti della montagna della presenza di sentieri

¹³³ Le Asuc, amministrazioni separate dei beni di uso civico, amministrano i beni frazionali gravati da uso civico. I beni di uso civico (boschi, pascoli, strade e costruzioni) consistono in un patrimonio di proprietà dei censiti delle singole frazioni. La legge provinciale (Trento) di riferimento è la n. 6 dd. 14.06.2005 con il relativo regolamento di esecuzione approvato con D.P.P. 6 aprile 2006 n. 6-59/Leg. I comitati sono composti da n. 3 o 5 membri in base a quanto stabilito dai rispettivi statuti. La durata di ogni singolo comitato è stabilita in 5 anni.

¹³⁴ Per quanto riguarda la realizzazione dei progetti, essa avviene in collaborazione con la società che gestisce gli impianti (sempre che non sia essa stessa che a prendersi a carico la realizzazione del *bike park*). Le piste da *downhill* inoltre vengono "costruite" nei terreni considerati "fuori pista" fra le varie piste da sci, cercando soprattutto di disegnare delle piste che sfruttino la morfologia del terreno in modo da avere meno spostamento terra possibile. Inoltre, nelle aree più delicate i lavori andranno fatti totalmente a mano, in modo tale da non deturpare l'ambiente con mezzi meccanici pesanti. Per quanto riguarda le strutture artificiali poste a sostegno di alcuni tratti e volte alla realizzazione di "rampe", esse dovranno essere fatte solamente con materiali eco compatibili quindi con legnami trovati in loco (ad esempio alberi caduti siti sul terreno) oppure con legname apportato da nuovo. Tutte le strutture artificiali dovranno essere interamente asportabili e soprattutto ecocompatibili. Informazioni raccolte dalla disamina del progetto realizzato da "Fassa Bike", in rete www.fassabike.com.

dedicati alla *mountain bike* e che informino anche gli utenti dei tracciati che non possono uscire dal *park* e che soprattutto non possono percorrere i sentieri pedonali.

Con questo breve *excursus* di regole da seguire nella realizzazione del *bike park*, si evidenziano la professionalità, i doveri e gli oneri posti a carico del gestore.

Per supplire a tali situazioni egli consentirà l'accesso alle aree attrezzate solamente a coloro che abbiano sottoscritto un "contratto per la fruizione dei bike park".

Per la responsabilità civile connessa alla conclusione di tale contratto non potranno che valere, con gli opportuni adattamenti, le riflessioni e le analisi già formulate con riferimento al contratto per la fruizione delle aree sciabili¹³⁵.

Il contratto per la fruizione del *bike park* costituisce un esempio di contratto atipico *ex art* 1322 comma 2 c.c.¹³⁶.

Infatti "di fronte ad esigenze nuove, indotte dai progressi della tecnologia e dell'economia, può accadere che nessun tipo legale offra risposte soddisfacenti; di qui la necessità di uscire dai tipi, di fare un contratto atipico"¹³⁷.

La diffusione della *mountain bike*, negli ultimi anni, ha portato la dottrina ad interrogarsi sulla disciplina giuridica da applicare a questo tipo di contratto di fruizione.

Si può affermare che secondo l'orientamento per ora maggioritario, il "contratto atipico di fruizione del *bike park*" risulta sottoponibile alla disciplina relativa al contratto di *ski-pass* e perciò si tenderà a ricondurre il fenomeno caso per caso nell'area del contratto di trasporto

¹³⁵ BONA C., "Mountain bike, downhill e bike park" in IZZO U., (a cura di), "La Montagna", collana "La Responsabilità civile e penale negli sport del turismo" (diretta da FORNASARI G., LENTI L., IZZO U., MORANDI F.), vol. 1, Torino, 2013.

¹³⁶ Non è necessario che il contratto atipico goda di utilità sociale, è necessario però che esso non sia socialmente dannoso o pericoloso: cioè illecito. ROPPO V., "Il contratto", Giuffrè, Milano, 2001, pag. 424.

¹³⁷ ROPPO V. *cit.*

(e più specificamente nella *species* dei trasporti a fune) e, talune volte, nell'area del contratto di appalto¹³⁸.

In realtà però gli orientamenti maggioritari si trovano su due linee parallele e differenti tra loro: un orientamento, quello meno seguito in dottrina e giurisprudenza, ritiene che il contratto di *ski-pass* altro non sia che il contratto di trasporto che viene effettuato da valle a monte per mezzo dell'impianto a fune. Ciò che questo orientamento tende a considerare a fondamento della propria teoria si può brevemente riassumere in tre punti:

la prestazione che il gestore offre attraverso il contratto inizia nel momento in cui il soggetto si accinge ad effettuare la risalita (a seguito dell'acquisto del *pass*) e termina non appena il soggetto smette di usufruire della forza trainante che lo ha spinto a monte;

il soggetto, una volta usufruito dell'impianto di risalita, si appresta ad effettuare la discesa e lo farà con i mezzi che riterrà più idonei, per cui con mezzi propri e con propria autonomia di condotta;

ultimo punto a sostegno di questa tesi è prettamente giuridico: il contratto di *ski-pass* ha come causa del contratto stesso solamente la fase di trasporto, mentre tutto ciò che rientra nella fase successiva rientra solamente nei motivi che hanno spinto il soggetto ad accettare quel contratto, con conseguenza che dal punto di vista giuridico i motivi non rilevano per la definizione del tipo di contratto¹³⁹.

Si è detto che il gestore dell'impianto di risalita e lo sciatore stipulano un contratto affinché, in seguito alla corresponsione del prezzo, lo sciatore venga abilitato, a mezzo di idoneo documento di trasporto, ad

¹³⁸ La questione relativa alle responsabilità del gestore nella fase di salita e nella fase di discesa sono rinviati ai paragrafi successivi, qui si cercherà solamente di esporre ciò che concerne la natura del contratto di fruizione del *bike park* e di *ski-pass*.

¹³⁹ ROPPO V. *Il contratto*, Giuffrè, Milano 2001, pag. 377: i motivi del contratto sono “ gli interessi della parte che restano fuori del contratto perché non fanno parte della sua ragione giustificativa”. CAVANI R. *Contratto di trasporto a fune e gestione delle piste da sci: profili di responsabilità contrattuale e aquiliana per danni da incidente dello sciatore*, 1992, II 587, CHINE G., *Trasporto di persone e responsabilità del gestore di impianti di risalita*, nota a Cass. Civ. 13 gennaio 1993, n. 356, in Riv. Dir. Sportivo, 1993.

usufruire degli impianti del gestore al fine di recarsi sulle piste da sci ad esso collegate per il periodo di tempo definito dalla tipologia richiesta¹⁴⁰ (il periodo di esercizio potrà essere stagionale oppure delimitato a periodi più brevi o addirittura a poche ore)¹⁴¹.

In realtà però, come evidenziato da una recente giurisprudenza, il trasporto su fune si accompagna alla fornitura di tutta una serie di prestazioni accessorie (a quella di trasporto) volte ad una corretta fruizione della pista¹⁴².

Per cui l'altro orientamento, quello più moderno e seguito, tende a qualificare il contratto di *ski-pass* su mezzi a fune come ipotesi di contratto atipico riconducibile alla categoria dei contratti del tempo libero¹⁴³.

Secondo una prima opinione dottrinale¹⁴⁴, “tra gestore del servizio ed utente si instaurerebbe un rapporto contrattuale principale avente ad oggetto il trasporto da valle a monte, mentre gli altri servizi offerti assurgerebbero a prestazioni adempite a titolo di cortesia, o in esecuzione di autonomi rapporti contrattuali sorti anche in via di fatto”¹⁴⁵.

Per cui il trasporto da monte a valle è solamente un aspetto del complesso insieme di servizi che vengono offerti dal gestore attraverso

¹⁴⁰ PICCIN C., cit.

¹⁴¹ L'orario di esercizio e di termine degli impianti viene stabilito dalla Direzione, sentite le Autorità competenti e viene portato a conoscenza del pubblico mediante avvisi affissi nelle biglietterie ed alle stazioni degli impianti. Per esigenze tecniche, di servizio, di sicurezza o di forza maggiore tale orario può subire variazioni anche nel corso della giornata.

¹⁴² Trib. Napoli Sez. IX, 25-01-2011 in Gazz. Forense, 2011, fasc. 4, 21, “L'unicità del soggetto, titolare della pista e dell'impianto di risalita, conduce a ritenere che, con l'acquisto dello *ski-pass*, si concluda un contratto riferito non solo al trasporto di persone nella fase di risalita ma anche all'utilizzo della piste di discesa, con la conseguenza che la responsabilità del gestore è in entrambe le fasi contrattuale”.

¹⁴³ CIURNELLI G., MONTICELLI S., ZUDDAS., in “*I contratti del tempo libero, il contratto d'albergo, il contratto di viaggio*”, Giuffrè, Milano, 1994.

¹⁴⁴ BONA M., AMBROSIO M., *Risalita su sciovia e responsabilità del gestore dello skilift: contratto di trasporto o contratto atipico?*. Nota a Trib. Torino, 8 luglio 1999, in DResp., 2000.

¹⁴⁵ Contratto di trasporto ex art. 1678:, con il contratto di trasporto, il vettore si obbliga, verso corrispettivo a trasferire persone o cose da un luogo all'altro.

il contratto. Quando stipula quel contratto, il cliente, accetta tutti i servizi che il gestore con quell'accordo avrà da offrirgli durante la validità del *pass*.

I vari servizi che il contratto contiene saranno perciò, oltre alla concessione della risalita con mezzo a fune (sia esso uno *skilift*, una ovovia, una seggiovia o altro)¹⁴⁶, anche tutti quelli legati alla fase della discesa.

A questi servizi si aggiunge inoltre il dovere di informazione¹⁴⁷.

Si è notato che, secondo alcuna dottrina, il contratto di *ski-pass* corrisponde a un contratto principale di trasporto (ex art. 1678 c.c.) con conseguenti altre parti accessorie relative alla discesa.

Per cui una prima teoria relativa alla natura del contratto di *ski-pass* ed alle norme da applicarvi sarebbe quella per cui tale contratto per la parte da valle a monte corrisponde ad un contratto di trasporto al quale

¹⁴⁶ Per quanto riguarda lo *skilift* la situazione è molto più complessa, ma non sarà oggetto della nostra analisi in quanto per la risalita in quota con le *mountain bike* i fruitori utilizzano solamente ovovie e seggiovie e mai *skilift*. Tuttavia, come evidenziato in dottrina (IZZO U. *Il contratto per la fruizione delle aree sciabili attrezzate* (parte terza), *Danno e Resp.*, 2012, (commento alla normativa)), “nella struttura del trasferimento di una persona da un luogo ad un altro mediante *skilift*, anche un attimo di interruzione del flusso di energia strutturalmente richiesto al creditore della prestazione (a differenza che nel trasporto in seggiovia ove il creditore non dovrà utilizzare alcun muscolo nella fase di trasporto) implichi il verificarsi di un pregiudizio (potenzialmente anche gravissimo e persino letale) alla sua incolumità”. In tali casi pare dunque molto più opportuno far cadere l'onere della prova in capo al creditore, il quale dovrà dimostrare la condotta colposa del debitore, troverà applicazione perciò l'art. 1227 c.c.. Se così non fosse, risulterebbe praticamente impossibile per il gestore dimostrare la propria diligenza per ogni caso di danno, con una ripercussione economica estremamente elevata, quasi insostenibile e con conseguente incentivo a sostituire gli *skilift* ancora in funzione con nuove seggiovie. Nella pratica infatti la giurisprudenza attuale tende, in questi casi, a dare applicazione all'art. 2043 c.c.

¹⁴⁷ Il dovere di informazione si riferisce non soltanto al caso di responsabilità civile ex art.2043 c.c. per false informazioni qualora le informazioni relative all'agibilità della pista non corrispondano alla reale situazione , responsabilità giustificata dall'affidamento ingenerato nel fruitore sull'esattezza delle informazioni fornite da un soggetto qualificato (SPAGNOLI CATALANO T., *Responsabilità del gestore degli impianti*, in *DR 2000*), ma riferita anche alla responsabilità penale per lesioni colpose nel caso in cui, uno sciatore volontariamente esca dalla pista e si provochi lesioni in “fuori pista” se, nella zona di facile uscita dalla pista, non era posizionato il cartello di divieto (Cass. Pen. Sez. IV, 11 novembre 2007, n. 39619 in Rep., 2008, 7-8, 842).

andranno applicati l'art. 1678 c.c. – secondo il quale il vettore (gestore) si obbliga dietro corrispettivo a trasportare la persona (fruitore) da valle a monte – e l'art. 1681 c.c. comma 1 – che detta un obbligo in più per il gestore che consiste nel tenere indenne il viaggiatore e le sue cose da possibili avarie, obbligo che viene meno solo provando di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno (onere della prova che grava dunque sul gestore)¹⁴⁸.

Tuttavia altra dottrina, ha talvolta configurato il contratto di risalita sciistica tra le ipotesi di contratto di appalto ex art. 1655 c.c., figura negoziale avente per oggetto il risultato di un *facere* che realizza il compimento di un'opera o di un servizio con autonomia di gestione e direzione tecnica¹⁴⁹.

A riguardo vi è anche una pronuncia della Corte di Cassazione che ha sottolineato la differenza tra il contratto di trasporto e quello di appalto: “mentre dal contratto di appalto deriva per il contraente sempre un obbligo di *facere*, il quale può, in ipotesi, consistere nella realizzazione di un'opera o di un servizio, e presuppone l'esistenza di un'organizzazione di impresa presso l'appaltatore, dal contratto di trasporto deriva, a carico del vettore, un obbligo di trasferire persone o cose da un luogo ad un altro, mediante un'organizzazione di mezzi e di attività personali proprie o di altri soggetti e, comunque, con l'assunzione a proprio carico del buon esito del trasporto”¹⁵⁰.

In tali casi si fa leva sul fatto che l'oggetto della prestazione del gestore degli impianti è il compimento di un insieme di servizi (da effettuarsi anche tramite trasporto), non già precisamente ed unicamente il trasferimento di persone da un luogo ad un altro¹⁵¹.

¹⁴⁸ IZZO U., in “Diritto degli sport di montagna”, Laboratorio applicativo tenutosi presso l'Università degli studi di Trento, 09 novembre 2011.

¹⁴⁹ CHINÈ G., “*Il trasporto tramite seggiovia e responsabilità del gestore*”, 1993, in RDSp.

¹⁵⁰ Cass. Civ. 11430/1992, in Mass., 2000.

¹⁵¹ SILINGARDI, RIGUZZI, e GRAGNOLI, 1988, “*Responsabilità degli operatori turistici*”, in Riv., Giur., Circolazione, 1988, 88.

Tuttavia, come evidenziato da altra dottrina¹⁵², il ricorso alla figura dell'appalto per giustificare una responsabilità contrattuale del vettore nella fase di discesa è contestato in quanto potrebbe dilatare il concetto di causa contrattuale ricomprendendovi una fase, quella della discesa sul mezzo che l'utente ritenga più opportuno, che non è per niente tipica rispetto alla fase della salita che avviene sui mezzi con l'organizzazione del vettore¹⁵³.

Oggi perciò si cerca di applicare l'articolo 1681 c.c. alla fase di salita, e per quanto concerne invece la fase di discesa la valutazione verrà rimessa al giudice a seconda dei casi che, di volta in volta, sarà chiamato ad affrontare e decidere.

Tornando alla valutazione della natura del contratto di *ski-pass* (e di conseguenza del contratto atipico di fruizione del *bike park*), nel caso in cui il gestore non abbia tenuto fede a quanto promesso¹⁵⁴, l'utente potrebbe agire con l'ordinaria azione per inadempimento del contratto (si è visto essere un contratto atipico), che si perfeziona con l'accettazione (attraverso acquisizione del *pass*) dell'offerta al pubblico¹⁵⁵ (*ex art. 1336 c.c.*). Secondo altra opinione non si tratterebbe di offerta al pubblico¹⁵⁶, ma di promessa al pubblico *ex art. 1989 c.c.*, ma tale soluzione non convince per via dell'incompatibilità sussistente tra quello che sembra un rapporto a prestazioni corrispettive (cioè tra gestore e fruitore) e la struttura unilaterale (*ex art. 1334 c.c.*) della promessa¹⁵⁷.

¹⁵² RUSCICA S., "La responsabilità civile con gli sci", 25 marzo 2010.

¹⁵³ CAVANI R. *Contratto di trasporto a fune e gestione di piste da sci: profili di responsabilità contrattuale ed aquiliana per danni da incidente sciatorio*, in DT, 1992.

¹⁵⁴ Si intende qui l'insieme degli obblighi che incombono sul gestore a seguito del contratto di *pass*, e cioè il trasporto, la predisposizione di punti di ristoro, i servizi di primo soccorso, la copertura assicurativa contro gli infortuni, la cura dei percorsi, il posizionamento di adeguata segnaletica, l'obbligo di informazione.

¹⁵⁵ RUSCICA S., *cit.*.

¹⁵⁶ BEVILAQUA G. *Responsabilità per infortuni derivanti da difetti di apprestamento o manutenzione delle piste da sci*, in rivista di diritto sportivo, 1983, 536.

¹⁵⁷ CHINÈ G., *cit.*.

Si è notato come non vi sia ancora una opinione unitaria in relazione alla natura del contratto di *ski-pass*. Il problema si pone sul fatto se il contratto abbia durata solamente nella fase di salita oppure anche nella fase di discesa.

Ma qual è allora il periodo di durata del contratto di trasporto?

Secondo la giurisprudenza più affermata il gestore diverrà responsabile civilmente nei confronti del fruitore, dal momento di acquisto del *pass* fino al momento in cui il soggetto si troverà nuovamente a valle. Per cui l'art. 1681 c.c. è un articolo che, per chi ammette l'applicabilità della disciplina del trasporto di persone al contratto di *ski-pass*, verrà applicato sia nella fase di risalita che nella fase di discesa¹⁵⁸.

Non tutti condividono però questa opinione (in relazione al momento iniziale): in questo modo si confonderanno la fase della conclusione del contratto (che talvolta potrebbe essere anche di parecchie ore prima) con la fase invece in cui vi sarà l'esecuzione dello stesso¹⁵⁹.

La Cassazione ha voluto porre chiarezza sulla questione ed in particolare ha voluto sancire quale sia il momento di inizio della responsabilità del gestore “il vettore è responsabile nei limiti preliminari ed accessori della partenza, il cui svolgimento è propedeutico al trasferimento con il mezzo meccanico”¹⁶⁰.

Tuttavia, in casi di dubbia ricostruzione, la giurisprudenza tende a penalizzare il gestore ponendo a suo carico i costi di eventi lesivi secondo la regola del “paghi chi può” (*deep pocket*)¹⁶¹.

In tal caso si darà applicazione al principio per cui la parte debole del rapporto deve godere di una tutela maggiore proprio in vista della sua posizione svantaggiata (art 33 codice del consumo d.lgs. 206/2005).

¹⁵⁸ Trib. Modena, 12 novembre 1990, in DT., 1992, 579; è uno dei primi giudizi giurisprudenziali ad affermare questo principio.

¹⁵⁹ MASALA L. *Trasporto per seggiovia e responsabilità del gestore dell'impianto*, in Contr. Inoltre Corte Cass. Sez III 7 ottobre 1968 in *Foro It.* 1969, I, 1960

¹⁶⁰ Cass. Civ. 13 gennaio 1993, n. 356, in *RDS*, 1993, 741.

¹⁶¹ CAVANI R. *Contratto di trasporto a fune e gestione di piste da sci: profili di responsabilità contrattuale ed aquiliana per danni da incidente sciatorio*, in DT, 1992.

Ma cosa succede se il gestore non adempie al suo obbligo di erogazione del servizio?

Nel caso in cui il gestore non fornisca il servizio - per cause che non rientrino tra quelle di forza maggiore o a lui non imputabili – esso risponderà della sua mancata esecuzione *ex art. 1218 c.c.* e cioè sarà chiamato a risarcire il danno se non prova che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile¹⁶².

Tuttavia, negli ultimi anni, sta evolvendosi una prassi volta a tutelare il gestore (che pare in deroga al principio del *favor consumatoris* visto prima) escludendo la possibilità di rimborso totale o parziale del *pass* ogni qualvolta vi siano impedimenti non dipendenti dalla volontà del gestore che determinano la temporanea o permanente chiusura dell'impianto o della pista (forte vento, mancanza di fondo, repentina sospensione della fornitura di energia).

Al fruitore è concesso il parziale rimborso del *pass* solamente a conseguenza di un grave infortunio procuratosi sulle piste e solamente se il *pass* è di tipo stagionale e personale (recante cioè nome e fotografia del proprietario). La richiesta di rimborso è valida solo se accompagnata dalla riconsegna del *pass* ed il rimborso avverrà solo su presentazione di un certificato redatto esclusivamente da un medico che eserciti stabilmente in zona o dall'ospedale o dall'ambulatorio ove è avvenuto il ricovero o il primo intervento. Dal certificato dovrà risultare chiaramente che il titolare del *pass* ha subito un infortunio sulle piste tale da rendergli impossibile (per quella stagione) la prosecuzione dell'attività¹⁶³.

A conclusione possiamo affermare che non vi è ancora una disciplina unitaria in relazione alla natura del contratto di *ski-pass* e quindi al neonato contratto di fruizione del *bike park*, tuttavia l'orientamento

¹⁶² L'art. 1223 c.c., rubricato "risarcimento del danno" indica che il risarcimento deve comprendere sia la perdita subita che il lucro cessante, cioè il mancato guadagno derivante dal danno stesso.

¹⁶³ RUSCICA S., cit..

maggioritario ritiene che esso corrisponda ad un contratto “atipico” il c.d. “contratto bianco”¹⁶⁴. In buona sostanza, la causa, in tale negozio non è solamente il trasporto, ma anche l’attività complessiva¹⁶⁵, che consiste nel poter “salire e scendere”, ovvero di “un trasporto funzionale all’attività su piste sicure”¹⁶⁶.

In attesa di una disciplina quadro che ponga delle regole generali in materia “*bikeristica*”, possiamo affermare che le regole viste per il contratto di *ski-pass* troveranno applicazione anche in relazione al “contratto di fruizione del *bike park*”, con i dovuti accorgimenti laddove si renda necessario.

2.2. Le difficoltà nella ricostruzione dell’incidente: la collisione tra *biker* e l’investimento di terzi a piedi

Prima di addentrarsi nella materia relativa alla collisione tra i vari fruitori dei *park*, occorre sottolineare che anche in questo caso non sussiste ancora una esperienza giurisprudenziale che possa aiutarci ad effettuare un’ampia disamina.

È nostro obiettivo porre una valutazione in relazione alla normativa che in futuro potrà essere applicata in caso di infortuni accorsi tra gli sportivi in questione. In particolare ci concentreremo sulla valutazione se, in materia “*bikeristica*”, debba essere applicato l’art. 2043 c.c. (applicato in giurisprudenza alle collisioni tra sciatori con onere

¹⁶⁴ L’art. 1322 c.c. comma 2, stabilisce che “ le parti possono anche concludere contratti che non appartengono ai tipi aventi una disciplina particolare, purché siano diretti a realizzare interessi meritevoli di tutela secondo l’ordinamento giuridico”. 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” ROPPO V., *Il contratto*, Giuffrè, Milano, 2001. Sono vietati quei contratti atipici che “non siano diretti a realizzare interessi meritevoli di tutela”. Secondo tale disposizione, un contratto merita disapprovazione non in quanto socialmente indifferente, ma solo in quanto socialmente dannoso o pericoloso: cioè in quanto illecito, quindi contrario a norme imperative, all’ordine pubblico o al buon costume.

¹⁶⁵ VIOLA M. *La responsabilità civile nell’incidente sciistico*, ed. Expert Edizioni, Forlì, 2002.

¹⁶⁶ Così si è espressa per la prima volta, la Suprema Corte di Cassazione nella sentenza 2216 Sez. III Civile del 15 febbraio 2001, in *Danno e Resp.*

probatorio in capo all'attore¹⁶⁷), oppure la disciplina dell'articolo 2054 c.c. (e quindi ci si accosterà alla disciplina del Codice della Strada con onere probatorio in capo al convenuto) o se infine, troverà applicazione l'art. 2050 c.c. relativo alla disciplina delle c.d. "attività pericolose".

Va innanzitutto evidenziato come, nella realtà, la ricostruzione della dinamica degli incidenti tra *biker* non sia particolarmente semplice: la *mountain bike* viene utilizzata in montagna, su terreni sdruciolevoli, spesso su sentieri soggetti a rapidi cambiamenti e perciò è molto difficile valutare le tracce e le frenate lasciate dagli pneumatici.

Inoltre, altro fattore rilevante in materia di infortuni riguarda le conoscenze tecniche dei fruitori, le loro abilità, la preparazione fisica, nonché i materiali utilizzati: le biciclette utilizzate per certe discipline sono molto particolari e devono essere periodicamente "tagliandate" e sottoposte a controlli (come si vedrà nel prossimo capitolo).

La ricostruzione dell'incidente dovrà quindi vertere su elementi ulteriori in quanto è praticamente impossibile dimostrare le tracce sul terreno o le abilità di un soggetto (non essendo richiesta alcuna licenza per la guida della *mountain bike*).

Talvolta i giudici saranno costretti a raccogliere delle testimonianze, testimonianze che spesso saranno utilizzate solamente come semplice esposizione dei fatti in quanto fornite da parenti o amici della vittima e perciò poco credibili e magari discordanti tra loro.

Così, per avere delle prove chiare su cui basarsi, sarà necessario ricorrere a soggetti terzi, dei periti, che attraverso la loro esperienza sono in grado di ricostruire la dinamica, oppure potrà essere chiamato

¹⁶⁷ Tribunale di Trento, Sezione distaccata di Cavalese, 20 febbraio 2004, n. 17 "poiché nelle fattispecie degli incidenti sciistici l'onere della prova incombe sull'attore, nel caso in cui questi non riesca a fornire la prova della colpevolezza del convenuto, il giudice deve respingere la domanda giudiziale". Oggi per casi del genere si può utilizzare, come *extrema ratio* l'art. 19 della legge 363/2003 che prevede, nel caso in cui non sia possibile una ricostruzione probatoria, il concorso di colpa di colpa tra gli attori ai tempi non applicabile per il principio dell'irretroattività della legge. PICCIN C. in IZZO U., FERRARI M, (a cura di), *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, Torino, Giappichelli, 2006, CD Rom.

in causa il gestore attraverso i suoi incaricati di soccorso piste se, giunti tempestivamente sul luogo siano in grado di dare una credibile ricostruzione della dinamica¹⁶⁸.

Altre utili prove che possono essere utilizzate dal giudice per la risoluzione della controversia sono i referti compilati dagli agenti del pronto soccorso, le fotografie scattate sui luoghi dell'incidente, che, se attendibili, costituiranno delle vere e proprie prove documentali.

La dinamica di collisione all'interno di un *park* predisposto per la pratica del *downhill* risulterà perciò di difficile ricostruzione, anche maggiore rispetto a quella relativa alla disamina degli incidenti tra sciatori¹⁶⁹.

Per ovviare a tali problematiche, alcuni studiosi, in ambito sciistico, giunsero all'ipotesi (non sottovalutabile) di porre degli apparati di telecamere nei punti più critici delle piste, punti che saranno considerati tali in relazione al numero degli incidenti verificatisi in quei luoghi¹⁷⁰.

Secondo la mia visione, nei luoghi maggiormente a rischio incidente, è più opportuno (in periodo di chiusura degli impianti) progettare delle soluzioni tecniche volte ad apportare modifiche morfologiche al percorso: a volte basta veramente poco per mettere in sicurezza dei tracciati che si prestano a spiacevoli infortuni.

Inoltre, tra le altre soluzioni studiate in dottrina sul piano della prevenzione, vi è la previsione di un contratto di fruizione del *park* di tipo nominale¹⁷¹.

¹⁶⁸ PICCIN C. cit.

¹⁶⁹ Le piste da sci sono spesso molto larghe ed ampie per cui è molto più probabile che dei soggetti terzi ed imparziali abbiano visto la dinamica dell'incidente e possano testimoniare in modo del tutto distaccato ed obiettivo. I percorsi dei *bike park* invece, consentono molto spesso il passaggio di una sola *mountain bike* per volta, per cui sarà molto difficile avere testimoni che abbiano visto in modo chiaro e preciso la dinamica dell'incidente.

¹⁷⁰ ADILARDI, *La prova della responsabilità sciistica*, in IZZO U., PASCUZZI G., nello stesso anche BRUCCOLERI C., *La ricostruzione dell'incidente nella prassi giudiziaria*.

¹⁷¹ IZZO U., *“La responsabilità civile nella fruizione turistico-sportiva della montagna in equilibrio fra sicurezza e libertà”* in IZZO U., (a cura di), *“La Montagna”*, collana *“La Responsabilità civile e penale negli sport del*

In tal caso, attraverso la sorveglianza fornita dagli addetti, si potranno controllare tecnologicamente i passaggi dei soggetti paganti e si potranno rintracciare lungo le zone attrezzate i soggetti che possono aver provocato l'incidente mettendosi poi alla fuga.

L'attività ciclistica e, nel caso di specie, il *mountain biking*, rientrano tra quelle attività individuali durante le quali il contatto con altri escursionisti corrisponde ad un fattore atipico e non voluto¹⁷².

Non è previsto infatti alcun tipo di contatto tra ciclisti e perciò quando questo avviene, immediatamente sorgono, in capo agli attori della vicenda, delle responsabilità, sia civili che penali¹⁷³.

L'incidente che potrebbe coinvolgere il *biker* deriva molto spesso dalla sua condotta o, da quelle degli altri soggetti che si trovino sul medesimo percorso. Il rischio di lesione, per chi accetta di praticare questa disciplina, è molto elevato.

Dal punto di vista civilistico ci si trova di fronte la possibile applicazione di tre articoli volti a far rilevare la responsabilità civile del soggetto danneggiante:

l'art. 2043 c.c. "Risarcimento per fatto illecito"

l'art. 2050 c.c. "Responsabilità per l'esercizio di attività pericolose"

l'art. 2054 c.c. "Circolazione dei veicoli".

Il nocciolo della questione ricade nell'onere probatorio: chi è tenuto a dimostrare la *culpa* dell'altra parte?

turismo" (diretta da FORNASARI G., LENTI L., IZZO U., MORANDI F.), vol. 1, Torino, 2013.

¹⁷² A differenza di sport come il calcio, l'hockey o il basket dove, per poter segnare il punto è necessario sovrastare, anche fisicamente, l'avversario.

¹⁷³ Dal punto di vista penalistico, potranno realizzarsi i reati di "lesioni colpose" *ex art.* 590 c.p., "omicidio colposo" *ex art.* 589 c.p. ed in casi particolari potranno sussistere i reati di "disastro colposo" *ex art.* 449 c.p. in relazione all'art. 434 c.p., "omicidio plurimo" collegato all'art 589 c.p., "reato di pericolo" e, nella disciplina sciistica, il reato di "valanga colposa" *ex art.* 426 c.p. Per i reati di pericolo e di valanga, non rileva, dal punto di vista della sua applicazione, il fatto che si sia verificata la morte di uno o più soggetti o la loro lesione, tale reato si verifica indipendentemente da tali risultati. ROSSI S. laboratorio applicativo: *Diritto degli sport di montagna*, a cura di IZZO U., 2011.

Secondo l'esposizione normativa contenuta nell'art. 2043 c.c. l'onere probatorio ricade nel soggetto attore, cioè in colui che cita in giudizio la controparte, il quale, se non riesce a dimostrare la responsabilità altrui vedrà respinta la sua richiesta di risarcimento.

Gli articoli 2050 c.c. e 2054 c.c. invece, prevedono un onere della prova in capo al soggetto citato in giudizio: sarà esso stesso che dovrà provare "di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno", altrimenti *ex art. 2050 c.c.* sarà tenuto al risarcimento e, *ex art. 2054 c.c.* sarà considerato colpevole in concorso di colpa, fino a quando non sia in grado di dimostrare la prova contraria.

Per quanto riguarda la disciplina sciistica, oggi la giurisprudenza pare molto costante nell'applicare l'art. 2043 c.c. in caso di infortuni tra sciatori¹⁷⁴.

La giurisprudenza non è caduta nella tentazione di applicare gli articoli 2050 c.c. e 2054 c.c., e questo è evidenziato esplicitamente anche dalla Corte d'Appello di Trento, 29 febbraio 1992, n. 63, "posto che in caso di scontro tra sciatori si applica l'art. 2043 c.c., senza che possono trovare applicazione le presunzioni degli articoli 2050 c.c. e 2054 c.c., incombe sull'attore danneggiato l'onere di provare la colpa dell'investitore".

L'applicazione dell'art. 2043 c.c. "si rafforza ove si ritenga, con i giudici di legittimità e come dimostrano fare le corti di merito, che le norme contenute del Decalogo FIS altro non siano che la declinazione tecnica dei criteri di prudenza a cui guarda l'applicazione dell'art. 2043 c.c."¹⁷⁵

La giurisprudenza ha quindi escluso la applicabilità dell'art. 2050 c.c. dalla sfera degli incidenti fra sciatori.

¹⁷⁴ Cass. civ. Sez. III, 30-07-1987, n. 6603, App. Trento 28 giugno 1991; app. Trento 30 aprile 1992, in IZZO U., FERRARI M, (a cura di), *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, Torino, Giappichelli, 2006, CD Rom, Tribunale di Bolzano, 7 novembre 1984, in *Resp. civ.*, 1985.

¹⁷⁵ CASALE E., *La responsabilità civile in caso di scontro fra sciatori*, in *La responsabilità sciistica: analisi giurisprudenziale e prospettive della comparazione*, IZZO U., PASCUZZI G. (a cura di), Torino, 2006.

Il regime probatorio dell'art. 2050 c.c. (come quello dell'art. 2054 c.c.), giova al danneggiato: sarà infatti chi cagiona il danno a doversi attivare per dimostrare di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno stesso.

Tuttavia in ambito sciistico la giurisprudenza ha preferito l'applicabilità dell'art. 2043 c.c. in relazione al fatto che l'attività sciistica non è un'attività pericolosa.

Si concorda sul fatto che l'art. 2050 c.c. “dovrebbe trovare applicazione quando il danno sia espressione di un pericolo legato all'ignoto scientifico-tecnologico”¹⁷⁶ così non è plausibile considerare l'attività sciistica come attività pericolosa facendola rientrare nello schema applicativo della norma a questa dedicata¹⁷⁷.

Perciò oggi in caso di incidente sciistico, generalmente, si applicano le regole sancite nell'art. 2043 c.c. e nella legge 24 dicembre 2003, n. 363. In particolare le regole dettate dalla legge 363/2003 sono contenute negli articoli:

art. 9: “Velocità” integra i casi in cui vi sia eccessiva velocità dello sciatore proveniente da monte, è sempre necessario adeguare la velocità in relazione alle condizioni ambientali ed ai possibili ostacoli presenti sulla pista. L'obbligo di scendere con prudenza in capo allo sciatore a monte è molto ampio: neppure se non è provata la forte velocità esso sarà comunque chiamato a rispondere per il danno derivante dall'investimento¹⁷⁸; in tali casi però andrà valutata anche la condotta dello sciatore danneggiato, secondo l'art. 13;

art. 10: “Precedenza” lo sciatore a monte ha una visuale più ampia, perciò spetterà a lui procedere con una direzione atta ad evitare collisioni con gli altri. Lo sciatore a valle dovrà cercare di mantenere una condotta idonea a consentire allo sciatore più veloce di sorpassarlo

¹⁷⁶ IZZO U., *La precauzione nella responsabilità civile. Analisi di un concetto sul tema del danno da contagio per via trasfusionale*, 2004, Padova.

¹⁷⁷ PICCIN C., *cit.*

¹⁷⁸ Tribunale di Trento, Sezione distaccata di Cavalese, 13 gennaio 2005, in IZZO U., FERRARI M., *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, *cit.*.

secondo l'art. 11¹⁷⁹. Inoltre, se un soggetto proviene da una strada laterale o da altra pista secondaria o da un fuori pista, dovrà immettersi nella pista principale solamente dopo essersi assicurato di non creare pericolo per sé o per gli altri, pena, l'assoluta responsabilità a capo del soggetto che le effettua¹⁸⁰.

art. 11: "Sorpasso" il sorpasso dovrà avvenire in sicurezza, lo sciatore deve valutare di avere spazio a sufficienza per non collidere con lo sciatore più a valle o con gli altri presenti sulla pista. Il comma 2 detta le modalità del sorpasso, il quale può avvenire sia a destra che a sinistra, sia a monte che a valle, purché vi siano distanze idonee¹⁸¹

art. 12: "Incrocio" negli incroci la precedenza va ai soggetti che provengono da destra, o comunque secondo le indicazioni presenti su idonea segnaletica

art. 13: "Stanziamiento" la legge indica che non è possibile fermarsi in luoghi pericolosi, a passaggio obbligatorio o poco visibili. Unica scusante per gli sciatori che sostino in luoghi del genere sarà la prova di averlo fatto per motivi di necessità. Tuttavia non manca giurisprudenza che tenda a far ricadere tutta la responsabilità sullo sciatore in movimento, sancendo l'obbligo di moderare in modo ancora maggiore la velocità in prossimità di luoghi ciechi ad alto rischio di presenza di altri sciatori¹⁸²

art. 19: "concorso di colpa" si ricollega all'art. 2054 c.c. comma 2 e sancisce che nei casi di scontro tra sciatori si presume il concorso di colpa fino a prova contraria. In realtà tale articolo si utilizza solamente

¹⁷⁹ Possibile comma 2, non presente nella legge 363/2003 ma molto utile in quanto consente di promuovere ammonizioni anche nei confronti dei comportamenti incoscienti degli sciatori più a valle.

¹⁸⁰ Tribunale di Trento, sezione distaccata di Cavalese, 28 maggio 2004, n. 53 in IZZO U., FERRARI M., *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, cit..

¹⁸¹ Parte della dottrina ritiene necessario porre modifiche al comma 2, modifiche che però non sono ancora state apportate.

¹⁸² App. Trento, 12 aprile 2005, in IZZO U. FERRARI M., *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, cit..

come *extrema ratio*, quando le parti non siano in grado di dimostrare la condotta in relazione alla fattispecie che si è verificata¹⁸³.

Si può affermare comunque che ad oggi, tale articolo ha valenza più teorica che pratica, vista la scarsità della sua applicazione.

Quanto finora esposto corrisponde al quadro attuale relativo agli incidenti tra sciatori, i quali, come sancito all'inizio, vengono, nella stragrande maggioranza, risolti ex art. 2043 c.c., mediante l'individuazione colposa di una delle parti o di entrambe nel caso di concorso di colpa.

Ciò che ci apprestiamo ad analizzare ora, è la disciplina da applicare in caso di incidenti tra *biker*: sarà essa sulla falsariga di quella vista per gli infortuni sugli sci oppure sarà differente?

Si è notato che, in caso di collisione tra soggetti, i possibili articoli attraverso i quali la giurisprudenza può accollare il costo del danno procurato sono l'art. 2043 c.c., l'art. 2050 c.c., e l'art. 2054 c.c., ed è stato inoltre evidenziato come, nella ormai affermata giurisprudenza in materia di responsabilità sciistica, la responsabilità civile venga fatta rientrare nell'art. 2043 c.c..

Tuttavia non ci possiamo limitare ad applicare l'art. 2043 c.c. per analogia anche alla responsabilità civile tra *biker*, ma bisognerà fare una valutazione e cercare di capire se anche in questo caso la disciplina sciistica e la disciplina della *mountain bike/downhill* vengano a coincidere oppure no.

Inizierei la trattazione con riferimento all'art. 2050 c.c. per valutare se l'attività *bikeristica* sia o meno una attività pericolosa. Va sottolineato che la disciplina della *mountain bike* (e del *downhill*) non rientra tra quelle qualificate come pericolose dal Testo Unico di Pubblica

¹⁸³ Trib. Trento, 30 ottobre 2001, n.972, Tribunale di Trento, 22 luglio 1999, n.463, in IZZO U. FERRARI M., *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, cit..

Sicurezza¹⁸⁴, tuttavia la giurisprudenza è praticamente unanime nel sancire che le attività pericolose non sono solamente quelle fatte rientrare in tale elenco.

Confusione può inoltre sorgere in relazione alla differenza tra *condotta pericolosa*, che riguarda il grado di diligenza e perizia del praticante e *attività pericolosa* che invece considera la natura dell'attività ed il grado di efficienza dei mezzi utilizzati¹⁸⁵.

Sarà onere del soggetto attore quello di indicare tutti gli elementi e le prove volte ad ingenerare nell'organo giudicante il convincimento che l'attività in questione rientra tra quelle c.d. pericolose e che dunque l'articolo applicabile per la responsabilità civile sarà il 2050 c.c. e non semplicemente il 2043 c.c., con conseguente aggravio probatorio della posizione del convenuto.

Ora, considerando che, scendere da pendii, sentieri e strade forestali ai 100 km/h su di una bicicletta non sia una attività propriamente sicura, non credo, comunque, che si possa far rientrare l'attività di *mountain biking/downhill* tra le attività pericolose. Per quanto riguarda questo sport, i rischi insiti nella disciplina, derivano dalle diverse condotte dei praticanti e non dall'attività in sé. Non si sta parlando di trasporto di benzina o di nitro glicerina (che sono oggettivamente attività pericolose indipendentemente dalla condotta del trasportatore, che può rispettare tutti i limiti del codice della strada ma svolge comunque un'attività in sé pericolosa) ma si tratta semplicemente di scendere dei tracciati in sella ad una bicicletta: l'eventuale rischio di caduta o di collisione con altri fruitori della montagna, a mio parere, dipende dalla condotta dei soggetti. Spetterà a costoro adottare tutte le misure che ritengano necessarie per evitare il verificarsi di eventi dannosi.

Per cui tenderei ad escludere l'applicabilità dell'art. 2050 c.c. dalle attività di *mountain bike* e *downhill* (in analogia alle regole viste per la disciplina sciistica).

¹⁸⁴ Regio Decreto 18 giugno 1931, n. 773, "*Approvazione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.*"

¹⁸⁵ Cass. Civ., Sez. III, 21/10/05, n. 20359, in *Mass. Giur. It.*, 2005

Proseguiamo la disamina, valutando ora la possibile applicazione dell'art. 2054 c.c., relativo alla circolazione di veicoli. Anche questo articolo concede all'attore una posizione privilegiata dal punto di vista probatorio: sarà onere del convenuto dimostrare di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Inoltre il comma 2 sancisce la regola del concorso di colpa in caso di scontro tra veicoli, fino a quando non sia dimostrata la prova contraria.

Abbiamo visto che la giurisprudenza espressasi in materia sciistica appare abbastanza unitaria sulla non applicazione di tale disciplina in caso di incidenti sciistici in quanto gli sci non sono considerati dei veicoli ma semplicemente degli attrezzi atti allo spostamento delle persone in determinate condizioni¹⁸⁶.

Non possiamo certo sostenere questa tesi per quanto riguarda la *mountain bike*: essa infatti rientra tra i veicoli disciplinati dal Codice della Strada che all'art. 50 sancisce "I velocipedi sono i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita...".

Per cui pare abbastanza evidente che in caso di scontri tra *biker*, la norma del codice civile più adatta per l'attribuzione della responsabilità civile pare l'art 2054 c.c., con conseguente onere probatorio in capo al soggetto investitore il quale sarà chiamato a provare la sua condotta esonerante¹⁸⁷.

¹⁸⁶ Cass. 1 aprile 1980, n. 2111, in Foro It, 1980, I, 1233, Cass. 30 luglio 1987, n.6603, in Arch Circolaz.

¹⁸⁷ La giurisprudenza qui è costante. Tra le molte, Cass. 5 maggio 2009, n. 10304, in *RFI*, 2009, v. *Circolazione stradale*, n. 331, e in *AC*, 2009, 902: in tema di circolazione stradale, la presunzione di cui al secondo comma dell'art. 2054 c.c. – che trova applicazione anche nel caso in cui vengano a collisione un'autovettura ad una bicicletta, in quanto nella categoria dei veicoli sono ricompresi, anche per il nuovo codice della strada, gli stessi velocipedi – ha carattere sussidiario ed opera solo quando non sia possibile in concreto accertare le cause ed il grado delle colpe incidenti nella produzione dell'evento dannoso; Cass. 29 settembre 2004, n. 19547, in *FI*, 2005, I, 2093: i ciclisti che conducono la bicicletta a mano sono assimilati ai pedoni e pertanto

Una volta delineata la bicicletta come veicolo e sottoposta dunque alla disciplina dell'art 2054 c.c. dedicato alla circolazione dei veicoli, bisognerà valutare se esso sarà applicabile anche nei casi di incidenti in fuori strada, in quanto il *mountain bike* ed il *downhill* sono praticati solitamente su tracciati montani ben differenti dalle strade¹⁸⁸.

Gli incidenti con *mountain bike*, va evidenziato, sono molto sporadici ed improbabili, tuttavia è opportuno dettare delle regole per poter muovere i primi passi in casi di futura realizzazione.

Si possono distinguere varie ipotesi¹⁸⁹:

- la prima riguarda la circolazione su una strada pubblica di quelle rientranti nella previsione dell'art. 2 d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285¹⁹⁰. In questi casi è pacifico l'utilizzo dell'art. 2054 c.c.¹⁹¹;

non sono soggetti alle norme sulla circolazione stradale relative ai conducenti di veicoli: nel caso, peraltro, in cui risalga sulla bicicletta e si immettano su una strada transitata da veicoli, devono osservare il senso di marcia consentito; Cass. 13 luglio 2005, n. 14741, in *RFI*, 2005, v. *Circolazione stradale*, n. 412: la presunzione di concorso in pari grado di colpa posta dall'art. 2054, comma 2 c.c. in caso di collisione tra veicoli – tra i quali va classificata anche la bicicletta – in mancanza di un accertamento concreto del giudice del merito delle rispettive responsabilità, non è esclusa in caso di tamponamento, cioè dalla circostanza che i veicoli procedano dalla stessa direzione, e quindi la collisione avvenga da tergo; Cass. 22 settembre 2000, n. 12524, in *RFI*, 2000, v. *Circolazione stradale*, n. 273: in tema di circolazione stradale, la presunzione di cui al secondo comma dell'art 2054 c.c. - che trova applicazione anche nel caso in cui vengano a collisione un'autovettura ed una bicicletta, in quanto nella categoria dei veicoli sono ricompresi, anche per il nuovo codice della strada, gli stessi velocipedi – risulta superata quando, all'esito della valutazione delle prove, risulti individuato il comportamento colposo esclusivo di uno solo dei conducenti, e risulti, altresì, che l'altro conducente sia, per verso, esattamente uniformato alle norme della circolazione ed a quelle di comune prudenza, in *BONA C.*, *cit.*

¹⁸⁸ Strade intese come quelle specificate dall'art. 2 del Codice della Strada (d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285).

¹⁸⁹ *BONA C.*, *cit.*

¹⁹⁰ Esse sono: A - Autostrade; B - Strade extraurbane principali; C - Strade extraurbane secondarie; D - Strade urbane di scorrimento; E - Strade urbane di quartiere; F - Strade locali.

¹⁹¹ Cass. 29 ottobre 2001, n. 13393, in *RFI*, 2002, v. *Assicurazione (contratto)*, n.110: in caso di sinistro stradale avvenuto su via pubblica (nella specie comunale), l'esistenza di un divieto di transito sulla stessa non elimina il carattere di strada pubblica, con la conseguenza che i danni prodotti dalla circolazione di un veicolo, per quanto vietata, rispondono il conducente ed il proprietario ai sensi dell'art. 2054, comma 3 c.c. nonché l'assicuratore, ove si

110

- altra riguarda la circolazione su pertinenza di una strada pubblica, così come disciplinate dall'art. 24 del codice della strada¹⁹². Anche in casi simili la giurisprudenza è pacifica sull'applicazione dell'art. 2054.¹⁹³;
- una ulteriore riguarda la circolazione su un'area pubblica che però non consiste in una strada o in un pertinenza della stessa, bensì è un luogo aperto alla circolazione. Anche in tal caso l'art. 2054 c.c. sarà applicato, in tutte le sue forme;
- altra ipotesi è relativa alla circolazione su un'area privata, comunque aperta alla circolazione. L'art. 2054 c.c. troverà piena applicazione anche in ipotesi di questo genere.
- Ultima ipotesi riguarda la circolazione su un'area privata che non è normalmente destinata alla circolazione. In casi di questo tipo ci si trova dinnanzi ad un'area privata sulla quale non è concesso il transito. La norma 2054 c.c. non potrà in tali casi trovare attuazione.¹⁹⁴ In casi del genere si procederà all'applicazione dell'art. 2043 c.c.. Le norme di comportamento previste dal codice della strada possono essere utilizzate in via analogica, ove compatibili con la situazione dei luoghi, per determinare il concetto di colpa¹⁹⁵.

tratti di un veicolo a motore soggetto al regime di assicurazione obbligatoria, giusta il deposito della legge 24 dicembre 1969 n.990. in BONA C., cit.

¹⁹² Le pertinenze stradali sono le parti della strada destinate in modo permanente al servizio o all'arredo funzionale di essa.

¹⁹³ Cass., 24 luglio 1987, n. 6445, in *RFI*, 1988, v. *Circolazione stradale*, n. 149, e in *RGCT*, 1988, 100: nell'ampio concetto di circolazione stradale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2054 c.c., deve ritenersi compresa anche la situazione di arresto o di sosta di un veicolo su strada od area pubblica di pertinenza della stessa (...).BONA C. cit.

¹⁹⁴ Cass. 26 luglio 1997, n. 7015, in *RFI*, 1997, v. *Circolazione stradale*, n. 213: perché sorgano e operino la presunzione di colpa stabilita dall'art. 2054 c.c. a carico del conducente del veicolo e la conseguente responsabilità del proprietario, è necessario che ricorra il presupposto della circolazione del veicolo su strada pubblica o su strada privata soggetta ad uso pubblico o, comunque, adibita al traffico di pedoni o di veicoli; pertanto, non è applicabile la presunzione di colpa di cui all'art. 2054 c.c. nel caso in cui non ricorra detto presupposto ed il danno sia stato prodotto in area privata nella quale non esista traffico e circolazione di veicoli; negli stessi termini Cass. 3 febbraio 1987, n. 965, in *RFI*, 1987, v. *Circolazione stradale*, n. 200; A. Milano, 28 settembre 1982, in *RFI*, 1983, v. *Circolazione stradale*, n. 49, e in *AC*, 1983, 39. In BONA C. cit.

¹⁹⁵ BONA C. cit.

Si discute inoltre sul fatto se le biciclette condotte a mano siano o meno considerate come veicoli oppure no. In casi del genere l'orientamento maggioritario (sia in giurisprudenza che in dottrina) assimila il conducente a piedi al pedone, con conseguente esclusione dell'applicabilità dell'art. 2054 c.c.¹⁹⁶.

Questa decisione tuttavia non è condivisa all'unanimità e non mancano, seppur in numero minore, delle decisioni opposte¹⁹⁷.

Tralasciando il caso particolare della bicicletta condotta a mano, per il quale non vi è ancora una opinione unanime, si può affermare quindi che alla *mountain bike*, per ciò che riguarda i suoi utilizzi su strada, verrà applicato sempre l'art. 2054 c.c. in tutti e quattro i suoi commi.

Un'ultima precisazione relativa all'applicazione dell'art. 2054 c.c. riguarda la fase delle competizioni, ci si chiede infatti se tale norma troverà applicazione anche in caso di collisioni durante le gare o se invece non venga applicato a tali ipotesi.

In questa materia va ribadito il principio d'ordine generale, più volte affermato dalla giurisprudenza sia per le competizioni automobilistiche che motociclistiche, per il quale alle gare che si svolgano su strade

¹⁹⁶ Cass. 29 settembre 2004, n.19547, in *FI*, 2005, I, 2093, per la quale i ciclisti che conducono la bicicletta a mano sono assimilati ai pedoni e pertanto non sono soggetti alle norme sulla circolazione stradale relative ai conducenti di veicoli, nonché Cass. 19 febbraio 1981, n. 1027, *RFI*, 1981, v. *Circolazione stradale*, n. 134, mentre in ambito penale, Cass. 19 novembre 1970, Guastini, in *RFI*, 1971, v. *Circolazione stradale*, n. 177, in *BONA C.*, cit..

¹⁹⁷ *Gdp Torino*, 3 giugno 2002, in *RFI*, 2003, v. *Circolazione stradale*, n. 275 la circolazione delle biciclette rientra nell'ambito di previsione delle fondamentali norme di cui all'art. 2054 c.c.; i velocipedi sono infatti considerati veicoli anche nei casi del tutto particolari di conduzione a mano e di con i piedi per terra senza azionamento dei pedali; conseguentemente, in caso di incertezza circa la dinamica di un sinistro stradale, è applicabile la presunzione di pari colpa, anche in caso di scontro tra un motoveicolo e una bicicletta condotta a mano. Inoltre Cass. Pen. 17 febbraio 1986, Lazzarini, in *RFI*, 1986, v. *Circolazione stradale*, n.56; Cass. 5 aprile 1989, Arsaci, in *RFI*, 1990, n. 76; Cass. 27 gennaio 1988, Ceppinati, *RFI*, 1988, n.82; Cass. 7 maggio 1985, Loschi, in *RFI*, n.63; Cass. 11 febbraio 1982, Buson, in *RFI*, 1982, n.62, in *BONA C.*, cit..

chiusa al pubblico transito non è applicabile l'art. 2054 c.c.¹⁹⁸, bensì l'art. 2043 c.c., salva l'applicazione delle scriminanti sportive e delle teorie sulla colpa speciale¹⁹⁹.

Il discorso è invece completamente diverso per il caso in cui la competizione si svolga su strade che rimangono aperte al pubblico transito: qui si continua ad applicare l'art. 2054 c.c.²⁰⁰.

Concludendo, la disciplina delle collisioni tra *biker*, nei *bike park*, secondo la mia opinione, richiede l'applicazione della disciplina vista per la responsabilità sciistica (rientrante negli articoli 9, 10, 11, 12, 13, 19 della legge 363/2003), attuata però attraverso l'art. 2054 c.c. e non attraverso l'art. 2043 c.c. in quanto non si può sorvolare sul fatto che la *mountain bike* sia un veicolo, anche se, nel *bike park*, le regole applicate sono differenti rispetto a quelle che si applicano per la circolazione stradale e sono molto più simili a quelle applicate nella responsabilità sciistica.

¹⁹⁸ Cass. 6 maggio 2008, n. 11040, in *RFI*, 2008, v. *Circolazione stradale*, n. 265, e in *RCP*, 2008, 2312: durante lo svolgimento di una competizione automobilistica su strada temporaneamente chiusa al pubblico transito non trovano applicazione, per i partecipanti alla gara, le ordinarie norme di comportamento prescritte ai conducenti di veicoli nella circolazione stradale, e quindi, nel caso di investimento di alcuni spettatori da parte di una delle autovetture in gara, non trova applicazione la presunzione di responsabilità di cui all'art. 2054 c.c., ancorché non possa a priori escludersi una responsabilità del pilota secondo il principio generale del *neminem laedere*, di cui all'art. 2043 c.c., come, per esempio, nel caso di sua evidente negligenza o di violazione del regolamento di gara. In *BONA C. cit.*

¹⁹⁹ T. Perugia 1 dicembre 1987, in *RFI*, 1988, v. *Circolazione stradale*, n. 34, e in *NGCC*, 1988, I, 242: la norma dell'art. 2054 c.c. non è applicabile ad incidenti verificatisi in occasione di gare di velocità effettuate in circuiti chiusi; in tali ipotesi, nelle quali non trova applicazione il codice della strada, la colpa del conducente dev'essere valutata non già secondo i comuni parametri di diligenza del buon padre di famiglia, ma secondo parametri di colpevolezza adattati alla particolare fattispecie, in cui l'abilità lambisce l'imprudenza. In *BONA C. cit.*

²⁰⁰ Cass. 3 aprile 1981, n. 1896, in *RFI*, 1981, v. *Circolazione stradale*, n. 67, e in *RGCT*, 1981, 807: l'espressa previsione della possibilità dello svolgimento di gare di velocità su strade ed aree pubbliche (nella specie: gara ciclistica) posta dall'art. 9 cod. strada, non sospende né modifica, durante lo svolgimento di esse, l'obbligo di osservare le norme sulla circolazione da parte di tutti gli utenti della strada, compresi i medesimi corridori, ai quali, pertanto, si deve applicare, in caso di collisione con un autoveicolo, la presunzione di colpa prevista dall'art. 2054, comma 2, c.c., in *BONA C. cit.*

All'interno del *bike park* tuttavia sono possibili anche incidenti con soggetti diversi dai *biker*. Finora si è vista la disciplina da applicare in caso di collisione tra *biker*, ma che fare in caso di incidente con soggetti terzi a piedi?

Per quanto riguarda le collisioni avvenute all'infuori del *bike park*, escludendo ovviamente la responsabilità contrattuale, possiamo certamente affermare che l'articolo da utilizzare sarà il 2054 c.c. (visto qui sopra) relativo alla circolazione di veicoli.

Per ciò che invece riguarda gli incidenti verificatisi all'interno del *bike park*, è necessario ricordare che, una delle regole generali per la fruizione del *bike park* è l'acquisto del *pass* ed inoltre l'accesso dei pedoni nel *park* è severamente vietato.

Per cui un pedone che si trovi all'interno di un'area attrezzata, si troverà sempre in una posizione di responsabilità civile ex art. 2043 c.c. per eventuali danni procurati ai *biker*, e non potrà chiedere alcun risarcimento civile nei confronti del *biker* che, noncurante, stava praticando il suo sport in totale spensieratezza.

Tuttavia il pedone potrà liberarsi da questa responsabilità dimostrando l'assenza di segnaletica o di fettucce lungo il tracciato, senza le quali nessun soggetto diligente potrebbe immaginarsi la presenza di percorsi da *downhill* in quella zona.

In casi quindi di collisione tra pedoni e *biker* all'interno di tracciati facenti parte del *bike park*, si dovrà valutare la condotta dei pedoni che, secondo le regole proprie del *bike park* non possono recarsi su quei tracciati, ed inoltre la condotta del gestore, che deve aver adottato tutte le misure idonee a garantire al *biker* il pieno e corretto sfruttamento del *park*, in conseguenza del contratto atipico di "fruizione del *bike park*".

Sarà perciò onere del gestore attivarsi affinché l'attraversamento dei pedoni sia evitato o sia eseguito in punti in cui la visuale dei *biker* sia più ampia e la possibilità di frenata sia maggiore. Inoltre sarà necessario disporre apposita segnaletica lungo il percorso perché, se da un lato potrà risultare impensato "palinare" l'intero percorso *bikeristico*,

dall'altro sarà impensabile prevedere un percorso da *downhill* completamente sprovvisto dell'apposita segnaletica.

La montagna, in estate, è fruita da una fascia di utenti assolutamente ampia (dalla Guardia Forestale all'impiegato di città che di montagna non conosce alcunché) perciò, secondo il mio parere, l'informazione e la segnaletica sono degli strumenti che possono aiutare ad evitare moltissimi incidenti talvolta anche fatali.

2.3. Gli incidenti in fase di risalita: la responsabilità civile del gestore di *bike park*

Il gestore dell'area attrezzata, sia essa l'area sciistica oppure l'area adibita a *bike park*, è colui che oltre a farsi carico del trasporto dei soggetti da un luogo ad un altro, si preoccupa *ex art.* 3 della legge 24 dicembre 2003 n.363 di "assicurare 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"²⁰¹.

L'esercizio dell'impianto deve svolgersi con le modalità indicate nelle apposite leggi e nei regolamenti. Oggi la normativa in questo ambito è varia e diversificata.

A livello comunitario è stata emanata una Direttiva (Direttiva 2000/9/CE del 20 marzo 2000), recepita in Italia dal D.lgs. 12 giugno 2003, n. 210, in materia di impianti a fune adibiti al trasporto di persone e relativo sistema sanzionatorio. Fino al passaggio effettivo della materia alle Regioni, la regolamentazione in materia ed il controllo amministrativo erano affidati dalla legge al Ministero dei Trasporti che operava tramite il M.C.T.C. (Motorizzazione Civile dei Trasporti in Concessione). Tale regolamento conteneva prescrizioni riguardanti il

²⁰¹ A proposito si veda ad esempio la legge provinciale Trento, 31 ottobre 2012 n. 22, all'art. 52^{ter} ove viene dettata la disciplina di sicurezza per il *bike park*: "i gestori dei *bike park* assicurano un'adeguata manutenzione del tracciato (...) se il tracciato del *bike park* attraversa altre infrastrutture viabili, le intersezioni sono adeguatamente segnalate a cura dei gestori sugli stessi tracciati e sull'infrastruttura attraversata".

personale, le modalità di trasporto e andava posto a conoscenza di tutto il personale.

È stato descritto nel paragrafo 2.1. il contratto di fruizione del *park* (e di *ski-pass*) ed è stato affermato che pur non essendoci un orientamento unitario, si può comunque affermare che, secondo l'orientamento maggiormente consolidato il rapporto che intercorre tra gestore e fruitore si inquadra in un contratto atipico.

È tuttavia unanime l'idea per cui, nella fase di risalita, il contratto che si viene a creare è un contratto di trasporto²⁰², ed in particolare di trasporto a fune, in quanto, gli impianti di risalita costituiscono dei mezzi di trasporto a trazione su fune.

Per cui, il rapporto che lega il gestore dell'impianto al fruitore è quello disciplinato dagli art. 1678 e ss. c.c. e, in caso di controversie e di danni al *downhiller*²⁰³, il gestore sarà chiamato a rispondere *ex art.* 1681 c.c. in qualità di trasportatore che ha il controllo dell'impianto. In caso di incidenti o guasti che, durante la fase di risalita, provochino dei danni ai fruitori, rileva la responsabilità contrattuale del gestore nei confronti di tali soggetti. Infatti il gestore è "colui che si impegna a trasportare incolume il fruitore a destinazione, secondo le modalità specifiche del mezzo prescelto"²⁰⁴.

²⁰² Non lo era negli anni '80, vi furono infatti delle sentenze che disposero la non applicabilità dell'art. 1681 c.c. al contratto di sciovia: Trib Bolzano 11 agosto 1980, in Resp Civ. Prev. 1981, 93 "il contratto di sciovia non può essere qualificato come contratto di trasporto di persone in quanto manca del carattere essenziale della prestazione di quest'ultimo, vale a dire dell'affidamento al trasportatore – perché provvede lui, e solo lui, al trasferimento, da luogo a luogo – delle persone. Dovendosi quindi classificare il contratto di sciovia come contratto innominato e solo in certi limiti avvicinabile al trasporto di persone, ne discende che è da escludersi la possibilità di applicare la presunzione di legge di responsabilità del vettore di cui all'art. 1681 c.c."

²⁰³ Il *biker* che si appresterà ad utilizzare l'impianto di risalita per poi apprestarsi alla discesa è, per definizione, il praticante downhill, in quanto questo sport, come già evidenziato nel paragrafo 1.3.(Il *downhill*: agli estremi del rapporto fra bici e montagna)utilizza delle biciclette che, per le caratteristiche tecniche che possiedono, sono inadeguate a percorrere anche brevi tratti in salita.

²⁰⁴ Codice della Montagna, montagna rischio e responsabilità, *il punto sulla legislazione, la giurisprudenza e la dottrina* Courmayeur, 2004, cap.2 "La

Si tratta di un contratto non di mezzi ma di fine: trasferire il viaggiatore da un luogo all'altro e proteggerlo durante il trasporto²⁰⁵.

In questo inquadramento, la norma da applicare per valutare la sussistenza o meno della responsabilità del vettore è l'art. 1681 c.c..

Essa prevede una disciplina particolarmente favorevole per l'utente: contiene infatti una presunzione di responsabilità a carico del vettore, il quale, dovrà provare "di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno". Il gestore sarà comunque escluso da responsabilità civile anche quando l'evento dannoso si sia verificato a seguito di condotta negligente, imprudente o conseguente a imperizia del fruitore, che dunque ricadrà in uno stato di colpa per non essersi attivato minimamente per evitare l'evento dannoso²⁰⁶.

In capo al fruitore invece spetterà solamente l'onere di provare la conclusione del contratto di trasporto (l'acquisto del *pass*), il sinistro, il danno, e il nesso causale che li lega²⁰⁷.

Per cui, i giudici chiamati a decidere su questioni relative alla responsabilità civile durante la fase della risalita, andranno a valutare la sussistenza del rapporto contrattuale, la condotta del gestore e la condotta del fruitore.

L'art. 1681 c.c. e la presunzione di responsabilità ivi contenuta, rappresentano il prezzo che grava sull'imprenditore come contropartita dello svolgimento dell'attività di impresa²⁰⁸. È infatti anche per questo motivo che la società esercente dovrà provvedere ad una adeguata copertura assicurativa che garantisca la piena copertura dei rischi futuri²⁰⁹.

responsabilità del gestore delle aree sciabili attrezzate durante il trasporto". Quaderni di Courmayeur, n. 10.

²⁰⁵ MIRABELLI, "I singoli contratti", Torino, 1991, pag. 480.

²⁰⁶ Cass., Civ., Sez. III, 1994 n. 2020 in Riv. Giur. Corscolaz. E Trasp.

²⁰⁷ IANNUZZI, *Del trasporto*, in Commentario al codice civile, a cura di SCIALOJA e BRANCA, Bologna - Roma, 1970

²⁰⁸ CALABRESI, *Costo degli incidenti e responsabilità civile. Analisi economico - giuridica*, Giuffrè, Milano, 1975.

²⁰⁹ Non è tuttavia solo per questo motivo che le società di gestione degli impianti provvedono ad assicurare la propria attività. Si è già visto a tal riguardo che oggi pressoché tutte le leggi Regionali prevedono tale obbligo

Non va dimenticato tuttavia, che il fruitore dell'impianto quando l'evento generatore riveste gli estremi dell'illecito, può scegliere anche di agire attraverso una azione di responsabilità extracontrattuale.

L'utente può quindi esprimere cumulativamente sia l'azione contrattuale che quella extracontrattuale.

Vanno però fatte delle precisazioni: abbiamo visto che dal punto di vista probatorio l'art.1681 c.c. comporta una situazione particolarmente vantaggiosa per il fruitore che dunque sarà indotto a ricorrere in giudizio sulla base del rapporto contrattuale.

La responsabilità extracontrattuale, d'altra parte, concede di superare la prescrizione breve (di un anno) prevista per la responsabilità contrattuale e permette anche di richiedere ristoro per i danni non patrimoniali nei casi di cui all'art. 2059 c.c..²¹⁰.

Tuttavia se non vi sono dubbi relativi all'applicabilità della responsabilità extracontrattuale, numerosi dubbi invece sussistono sull'articolo applicabile in materia: il contrasto sta principalmente su due articoli:

art. 2043 c.c.: che però non prevede quel particolare vantaggio probatorio in capo al fruitore che anzi dovrà dimostrare oltre al danno ed al nesso causale anche la condotta illecita del gestore;

art. 2050 c.c.: che consente di applicare quel *favor consumatoris* in tema probatorio che è sancito anche dall'art. 1681 c.c.. Secondo alcuni infatti la attività del gestore rientra nelle attività pericolose e perciò potrà trovare piena applicazione l'art. 2050 c.c..

Sarà rimessa al giudice la scelta che, di volta in volta, riterrà più opportuna in caso di applicazione della responsabilità extracontrattuale.

come propedeutico all'apertura dell'impianto stesso (si veda ad esempio la legge provinciale Trento, 31 ottobre 2012, n.22 art. 52ter. Comma 6). Inoltre in linea generale tale obbligo è imposto anche dalla legge 24 dicembre 2003, n. 363, relativa al gestore dell'impianto sciistico, che converge molto spesso nel gestore di *bike park*.

²¹⁰ PRADI M., Codice della montagna, montagna rischio e responsabilità, Courmayeur 2004, “*La responsabilità del gestore degli impianti di risalita e delle correlate piste da discesa*”, Quaderni di Courmayeur, n. 3.

Non va dimenticato infine che è ravvisabile una responsabilità extracontrattuale *ex art. 2049 c.c.*, nel caso in cui i dipendenti addetti agli impianti di risalita non tengano un comportamento conforme alle loro mansioni²¹¹.

I gestori degli impianti saranno quindi chiamati a rispondere per i danni cagionati dalla condotta negligente posta in essere dai propri dipendenti sul presupposto di non avere impedito a costoro di creare, nell'esercizio delle loro incombenze, una situazione di prevedibile pericolo per i fruitori²¹².

2.4. Gli incidenti in fase di discesa: la responsabilità civile del gestore di *bike park*

Una volta trasportato in tutta sicurezza a monte, il *biker* si appresterà ad intraprendere la discesa, la fase più rischiosa e pericolosa della sua attività. Infatti (come notato nel paragrafo 2.2. “Le difficoltà nella ricostruzione dell'incidente: la collisione tra *biker* e l'investimento di terzi a piedi”), è proprio durante la discesa che la probabilità di incidenti e cadute è molto sostenuta, non solo per via della propria condotta (il *biker* molto spesso scende a grande velocità lungo percorsi che non ha mai visto o dei quali non è perfettamente a conoscenza), ma anche per via delle condizioni del terreno o per la presenza di ostacoli atipici o di altre anomalie.

Nel caso quindi di eventi dannosi in capo al ciclista, bisognerà porre una valutazione di responsabilità atta ad accertare se l'infortunio sia da ritenere conseguente a negligenza, imprudenza o imperizia del *biker* o se invece sarà responsabile il gestore inetto dall'adottare tutto ciò che era in suo potere per evitare il verificarsi dell'evento dannoso.

²¹¹ Ampia giurisprudenza tra cui Tribunale di Bolzano, 22 maggio 1987, in *RCP*, 1988, nel caso di specie l'addetto della stazione di risalita dell'impianto leggeva il giornale anziché aiutare i passeggeri a salire sulla seggiovia. Qui il soggetto teneva indiscutibilmente un comportamento non conforme alle proprie mansioni.

²¹² Tribunale di Pinerolo, 18 ottobre 2000, n. 507, DR, 2002.

Anche per questa materia, vista la scarsa normativa e la praticamente assente giurisprudenza, tratteremo la disciplina prevista per lo sci che, come giustamente ha sottolineato Carlo Ancona, “si applicherà senza alcun dubbio la prima volta che si verificherà un danno ad un *biker*”²¹³. Va sottolineato che anche in tema sciistico comunque non vi è un orientamento unitario.

Alcuni orientamenti, in dottrina²¹⁴ ed in giurisprudenza²¹⁵, sostengono che la responsabilità civile del gestore della pista trovi il suo esclusivo fondamento nella violazione del precetto, stabilito dall’art. 2043 c.c., del *neminem ledere*.

Raramente (come visto nel paragrafo 2.3.” Gli incidenti in fase di risalita. La responsabilità civile del gestore di *bike park*”) ha trovato poi applicazione l’art. 2050 c.c. relativo all’esercizio di attività pericolose, in quanto l’attività sciistica e quindi l’attività del gestore ad essa collegata, non vengono considerate come attività pericolose.

Nei fatti, peraltro la situazione non è ben definita. La normativa in materia non è uniforme e la legge 363/2003 non ha portato l’omogeneità auspicata. Ciò che ci si chiede è dove arrivi il dovere in capo al gestore di prevenire gli eventi dannosi in capo ai terzi.

²¹³ ANCONA C., Giudice del Tribunale di Trento da più di trent’anni , con molte funzioni. Per diciotto anni Proboviro centrale C.A.I., e tuttora Proboviro della SAT, in “Montagna e Bici”, Relazione alla “Giornata di studio Montagna e Bici”, Trento, 7 maggio 2010.

²¹⁴ Autori quali : CAVANI R., *Contratto di trasporto a fune e gestioni di piste da sci: profili di responsabilità contrattuale ed aquiliana per danni da incidente sciatorio*, nota a Trib. Modena, 12 novembre 1990, in Dir. Trasp., 1992, SPAGNOLI CATALANO T. *Responsabilità del gestore degli impianti, in Danno e Resp.* 2000, CHINE., *Con la neve alta così: di sci, impianti di risalita e responsabilità civile*, SILINGARDI G., RIGUZZI M., e GRAGNOLI E., *Responsabilità degli operatori turistici*, in Riv. Giur. Circolaz., 1988.

²¹⁵ Cass. Civ. Sez.III, 10 febbraio 2005, n. 2706, in Foro It. Rep. 2005; Cass. Civ. Sez. III, 18 gennaio 2006, in Foro It Rep., 2006, n. 832, Cass. Civ. Sez. III, 6 febbraio 2007, n. 2536 in Mass. Giur. It., 2007.

Questa legge pare considerare il gestore come il custode della pista dedicata alla discesa al quale potrà essere applicata una responsabilità civile ex art. 2051 c.c.(danno cagionato da cosa in custodia)²¹⁶.

La legge inoltre fa gravare sul gestore un diffuso e generalizzato obbligo di protezione nei confronti degli utenti e di messa in sicurezza delle piste: l'art. 3 sancisce che i gestori dovranno provvedere alla messa in sicurezza delle piste secondo quanto stabilito dalla Regione di appartenenza ed inoltre dovranno proteggere i fruitori dagli ostacoli presenti lungo le piste mediante l'utilizzo di adeguate protezioni e segnalazioni della situazione di pericolo. Inoltre ex art. 7 commi 1 e 2 il gestore sarà tenuto ad adempiere a due compiti: da un lato, quello di installare sulle piste apposite e ben visibile segnaletica²¹⁷, al fine di indicare 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.

L'applicazione, oggi molto *in voga*, dell'art. 2051 c.c., pone il gestore in una posizione di grave svantaggio rispetto all'applicazione dell'art. 2043 c.c.: il gestore potrà sollevare la propria responsabilità solamente dimostrando la sussistenza del caso fortuito, dotato di caratteri di oggettiva inevitabilità ed imprevedibilità.

²¹⁶ Questo principio era stato affermato negli anni 90 dal tribunale di Modena, 12 novembre 1990, che ha incidentalmente affermato la configurabilità in capo al gestore della pista da sci, di una responsabilità per danni da cose in custodia ex art. 2051 c.c. aprendo già allora la discussione sull'applicabilità o meno di tale norma alla fattispecie in esame, ed inoltre Tribunale di Trento, 1 luglio 1999, Tribunale di Trento, 9 novembre 2000, Tribunale di Trento, sezione distaccata di Tione, 29 ottobre 2002, Corte d'Appello di Trento, 12 marzo 2002, in IZZO U., FERRARI M., (a cura di), *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, Torino, Giappichelli, 2006, CD Rom

²¹⁷ Secondo ANCONA C., Giudice al Tribunale di Trento, "se i cartelli non ci sono o se, negli anni, quei cartelli che c'erano se ne sono andati, caduti o portati via, la colpa è di chi ha messo il cartello all'inizio e non ha conservato la segnaletica nei tempi successivi", in *Montagna e Bici*, Trento, 7 maggio 2010, cit.

Secondo la giurisprudenza, ed in particolare la Cassazione, ci si trova ai limiti con una responsabilità oggettiva: sarà sufficiente che l'attore dimostri il fatto, l'evento ed il nesso causale che li lega, per ritenere responsabile il gestore.

Ci si trova in un regime di colpa presunta in capo al gestore.

Con l'applicazione dell'articolo 2051 c.c. si capovolgono le decisioni che ex art. 2043 c.c. erano quasi sempre a favore del gestore in quanto risultava molto più difficile per l'attore dimostrare la condotta illecita del gestore nella tenuta delle piste. Secondo una autorevole dottrina, la *ratio* che giustifica l'applicazione dell'art. 2051 c.c. alle fattispecie in esame, sta nel fattore economico e non nella colpa: c'è un soggetto, il quale è sempre responsabile civilmente in caso di danni accorsi ai soggetti che svolgono una determinata attività da esso gestita, per cui esso sarà tenuto ad una valutazione di "costo/opportunità" (ad esempio in ambito civile il gestore potrà coprire i propri rischi attraverso una copertura assicurativa) per valutare è più conveniente continuare a svolgerla oppure no²¹⁸.

Tuttavia pare alquanto irragionevole prevedere sempre in capo al gestore la responsabilità civile anche quando, ad esempio, l'infortunio in fase di discesa sia accorso al fruitore come conseguenza di un suo comportamento non propriamente adeguato.

Tutto ciò è risolvibile col metodo della colpa: sul gestore cade una colpa presunta per la quale esso è sempre considerato responsabile; tuttavia qualora esso riesca a dimostrare il caso fortuito o il comportamento negligente, imprudente o imperito del fruitore, questo potrà comportare una parziale o totale assoluzione della sua responsabilità.

²¹⁸ TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Giuffrè, 1961, cit.

Infatti far ricadere la responsabilità sul gestore sempre e comunque, comporterebbe un costo sociale troppo elevato: si pensi ad esempio alle conseguenze che potrebbero derivarne per gli altri utenti²¹⁹.

Consegue quindi che il comportamento dell'attore potrà comportare l'interruzione il nesso causale tra evento dannoso ed attività del gestore. Possiamo quindi concludere sancendo che, la disciplina generale che riguarda i casi di responsabilità extracontrattuale derivanti da danni accorsi ai fruitori delle aree attrezzate durante la fase di discesa, si materializza nell'applicazione dell'art. 2043 c.c. o dell'art. 2051 c.c. a seconda dell'orientamento preso dalla giurisprudenza in questione.

Chi sostiene l'applicabilità dell'art. 2043 c.c. ritiene che se realmente intenzionato a considerare il gestore come un custode, il legislatore del 2003 lo avrebbe fatto rientrare nell'art 4 della legge 363/2003²²⁰.

L'altro orientamento, che invece ritiene applicabile l'art. 2051 c.c. prevede tuttavia una disciplina più tenue per il gestore rispetto a quella che ne uscirebbe da una interpretazione letterale della norma: è prevista la colpa presunta del gestore, che, però, potrà essere attenuata o esclusa, provando il caso fortuito oppure la condotta colposa dell'utente²²¹.

Per cui nei casi pratici le sentenze potranno prevedere la responsabilità ripartita tra le parti secondo diverse percentuali (ad esempio: il gestore

²¹⁹ Il gestore essendo un soggetto economico non sopporterà esso stesso il peso derivante da questa presunzione di colpevolezza. Esso sarà portato ad aumentare i prezzi dei biglietti, oppure a proibire la vendita di alcolici nei rifugi e nei ristoranti, oppure a porre dei controlli e delle sanzioni nei confronti dei soggetti troppo veloci ecc. ecc., con conseguente mortificazione dell'industria turistica, in quanto i turisti saranno spinti ad andare all'estero, dove, molto spesso, le regole applicate sono meno gravose.

²²⁰ Come accadde per esempio nel d.lgs. 30 giugno 2003, n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" all'art. 15, in relazione all'art. 2050 c.c..

²²¹ A riguardo si veda la sentenza del Tribunale di Cuneo, 14 gennaio 2009 in Giur Merito, 2009, 2150, n. D'ANGELO, con la quale il Tribunale ha escluso la responsabilità del gestore perché considerò la caduta dello sciatore come conseguenza di una sua condotta poco prudente o soggetta ad imperizia.

sarà responsabile solamente del 40% se l'utente è stato imprudente oppure se era ubriaco o per altri motivi)²²².

Non manca tuttavia un ulteriore orientamento, sostenuto dalla giurisprudenza²²³ ed in particolare dalla Cassazione²²⁴, che prevede il riconoscimento di una responsabilità contrattuale nei confronti del gestore con conseguente applicazione dell'art. 1681 c.c. e relativo onere probatorio in capo al gestore che potrà scagionarsi solamente dimostrando "di aver adottato tutte le misure idonee ad aver evitato il danno".

Ovviamente questo orientamento trova la disapprovazione di quella dottrina e giurisprudenza che, come abbiamo visto, considerano il contratto di fruizione come un mero contratto di trasporto, senza alcun altro obbligo per il gestore se non quello di trasportare "sano e salvo"²²⁵ l'utente, essendo questa la vera causa del contratto.

L'orientamento che invece sostiene la possibilità di ricorrere contro il gestore attraverso una responsabilità contrattuale anche per i casi di infortunio derivanti dalla attività di discesa, fondano la propria ideologia sulla legge 363/2003 che, all'art.2, sancisce che l'area attrezzata sciabile è quella che comprende "impianti di risalita, di innevamento e riservate alla pratica dello sport". Perciò tale orientamento fonda la propria teoria sulla natura atipica del contratto (come analizzato nel paragrafo 2.1. "Il contratto di fruizione del *bike park* in relazione al modello del contratto atipico per la fruizione delle

²²² Trattazione nel laboratorio applicativo *Diritto degli sport di montagna*, a cura di IZZO U. in data 9 novembre 2011, cit.

²²³ La prima volta che si è vista una decisione che sposasse questo orientamento fu negli anni '90, Tribunale di Modena, 12 novembre 1990, in *Dir Trasp.*, 1992, 579. Ma poi Corte d'appello Torino, sez. III, 25 settembre 1998, Est. SECCI, Tribunale di Pinarolo, 18 ottobre 2000, n. 507, in *Danno e Resp.*, 2002.

²²⁴ *Css. Civ. Sez. III*, 15 febbraio 2001, n. 2216 in *Danno e Resp.*, 2001, 372, n. CARBONE, in tema di contratto atipico scaturente dall'accordo tra gestore e fruitore attraverso il contratto di ski-pass

²²⁵ Espressione di BAGLIAZZI GERI-BRECCIA-BUSNELLI-NATOLI, *Diritto civile*, III, Torino, 1989, pag. 147.

aree sciabili”), avente come causa un trasporto atto alla successiva discesa su tracciati segnati e sottoposti a ordinaria manutenzione.

Tale previsione comporta nei confronti del gestore un forte onere probatorio, che potrà essere superato solamente dimostrando il caso fortuito in quanto l’art 1681 c.c. considera scusabile l’inadempimento del contratto solamente se derivato da causa a lui non imputabile.

Tuttavia in analogia alla disciplina extracontrattuale vista in applicazione dell’art. 2051 c.c. (per la quale il gestore sarà considerato liberato da responsabilità civile ogni volta in cui dimostri il caso fortuito o la condotta colpevole dell’utente), così anche per quanto riguarda l’applicazione dell’art. 1681 c.c. e quindi della responsabilità contrattuale, la Cassazione ha confermato che in caso di condotta colposa dello sciatore dovuta a negligenza, imprudenza o imperizia, la responsabilità del gestore sarà attenuata o addirittura esclusa²²⁶.

2.5. Gli incidenti fuori dalle aree adibite a *bike park*

Quanto analizzato nel paragrafo precedente si riferisce alla responsabilità civile del gestore dell’impianto durante la fase di discesa nella piste appositamente adibite a tale scopo.

La pista o meglio, il percorso, è l’elemento caratterizzante la struttura sportiva. Con percorso si intende un’area, preparata e segnalata, nonché sottoposta a continua manutenzione e controllo, destinata alla circolazione con appositi mezzi. Queste aree si caratterizzano inoltre per il fatto di essere inserite in un consorzio più ampio, chiamato di *bike park*.

I percorsi, vanno però distinti dalle tracce. Le tracce consistono nei segni lasciati del passaggio di un *biker* sul terreno. Può capitare che questa venga poi seguita da altri *biker* e che col tempo si formi un percorso improprio, non controllato, non curato e non segnalato. Questi non godono di un gestore vero e proprio e tantomeno di regole o di manutenzione.

²²⁶ Cass. Civ. Sez. III, 15 febbraio 2001, n.2216, in *Danno e Resp.*, 2001 con nota di CARBONE V.

Le tracce non possono essere considerate dei percorsi e non possono essere fatte rientrare nelle aree che vanno a formare il *bike park*, infatti oltre a non godere dell'attività manutentiva del gestore, tali aree non godono nemmeno di riconoscimento amministrativo da parte dell'autorità competente e nemmeno di apposita segnaletica.

Questi luoghi rientreranno perciò in quelli che non sono adibiti a *bike park*.

Valutando ancora una volta le regole applicate per la disciplina sciistica, la prima norma che emerge in materia è l'art. 17 della legge 363/2003 "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".

Per cui appare abbastanza pacifica la regola per cui la responsabilità del gestore trova un limite all'infuori del *park*.

Tuttavia, anche in casi di infortuni procurati fuori dalle aree adibite, l'applicazione di tale regola non pare, secondo la casistica sciistica, così automatica.

Potremmo affermare che, la regola generale ormai consolidata è quella per cui il gestore, nelle aree fuori pista, qualora il fruitore abbia, volontariamente e coscientemente deciso di affrontare tale percorso, non sarà ritenuto responsabile nemmeno se in quelle aree l'escursionista andrà a sbattere contro materiali artificiali posti in essere dal gestore stesso (ad esempio rampe, pali, reti, tubi di acciaio o altro)²²⁷.

La giurisprudenza tuttavia non si è dimostrata così unanime per quanto riguarda gli infortuni verificatisi nelle c.d. "zone bretella" le zone cioè di confine, strettamente connesse alle piste custodite dal gestore²²⁸. In

²²⁷ App. Trento, 8 novembre 1986, confermata da Trib. Bolzano, 25 maggio 1985, e poi da Trib. Trento 18 gennaio 1993 in IZZO U., FERRARI M., (a cura di), *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, Torino, Giappichelli, 2006, CD Rom, inoltre Legge Reg. Piemonte 26 gennaio 2009, n. 2, confermata nella legge Reg. 18 febbraio 2010, n. 12, in cui si specifica che "in tali percorsi, ancorché serviti dagli impianti, i gestori dei *bike park* e delle piste non sono responsabili degli incidenti che possano verificarsi".

²²⁸ PICCIN C., cit.

tali casi sarà necessaria una valutazione *case by case* per verificare se il fruitore sia entrato in fuori pista coscientemente o solamente a seguito di errore scusante derivante da mancata o scarsa segnalazione o da scarsa diligenza del gestore.

In questi casi la Cassazione ha ritenuto che, a seguito della natura atipica del contratto di fruizione, il gestore sarà tenuto ad una serie di prestazioni accessorie che vanno ben al di là del trasporto da valle a monte. Per cui esso sarà tenuto ad una diligenza adeguata, volta a prevedere determinati pericoli che possano sorgere in capo ai fruitori e sarà tenuto ad attivarsi per evitarne la materializzazione²²⁹. Sarà così tenuto a porre delle reti di protezione in luoghi ove sia più facile e probabile la fuori uscita dalla pista, dovrà attivarsi inoltre ad apporre adeguata segnaletica, ben visibile, volta ad avvisare gli utenti di eventuali pericoli e ad avvisarli sul percorso corretto da seguire²³⁰.

In questi casi, applicando la legge 363/2003, ricade in capo al gestore una responsabilità *ex art.* 2051 c.c..

Tuttavia, la delicatezza della questione e le possibili ricadute sociali intese in ambito turistico, non si prestano ad una presunzione di colpevolezza di questo genere: sarà piuttosto necessaria un'attenta valutazione del giudice per indagare sulla condotta del fruitore: se questi si è messo coscientemente in un tracciato fuori pista, al gestore non potrà essere mosso alcun rimprovero, e tale esonero si verificherà anche quando il gestore abbia agito con tutti i mezzi idonei ad evitare la verifica dei danni (per esempio il fatto che un soggetto esca dalla pista fortuitamente e subisca una forte collisione contro un albero sito a dieci metri dalla pista e non coperto da apposita protezione, non comporterà responsabilità nei confronti del gestore, il quale non può coprire tutti gli alberi della montagna. Inoltre il fruitore sa, che a fianco

²²⁹ Cass. Pen. Sez. IV, 21 giugno 2004, n. 27861, in IZZO U., FERRARI M., cit.

²³⁰ Cass. Pen. Sez. IV, 26 ottobre 2007, n. 1160, in IZZO U., FERRARI M., cit.

delle piste vi sono degli ostacoli naturali e perciò dovrà attivarsi per non assumere condotte pericolose)²³¹.

2.6. Profili assicurativi

La sicurezza in montagna è senza dubbio un aspetto fondamentale per chi in montagna vive, lavora, o ci passa il tempo libero (come turista, escursionista, sciatore, *biker* ecc...).

Il tema della sicurezza coinvolge tutte quelle problematiche che abbiamo analizzato nei paragrafi precedenti.

Per tutti i soggetti analizzati (il maestro, l'associazione, il fruitore ed il gestore), si è vista la presenza ineliminabile di una certa soglia di rischio, a volte lieve, a volte grave, a volte evitabile ma pur sempre presente.

Le attività legate alla montagna (pur non essendo di per sé pericolose, a riguardo si veda il paragrafo 1.3. "Rischi e responsabilità civile dell'accompagnatore di *downhill*") sono delle attività rischiose e quindi è necessario adoperarsi affinché si esercitino in condizioni di sicurezza.

Un modo per provvedere alla sicurezza consiste proprio nell'assicurazione²³².

L'assicurazione viene disciplinata all'interno del codice civile all'art 1882 e ss. c.c. e consiste nell'operazione economica mediante la quale un operatore specializzato, attraverso un proprio agente, assume a proprio carico un rischio, derivante dall'attività del cliente. Ovviamente più l'attività del cliente sarà rischiosa e più elevato sarà il costo per la sopportazione di tale rischio (un impiegato pubblico godrà di un premio assicurativo più economico rispetto al gestore di un impianto attrezzato che, come si è visto, è sottoposto ad una moltitudine di rischi).

²³¹ Trib. Trento, 10 maggio 1999, in IZZO U. e FERRARI M., cit., "Posto che l'attività sciistica configura intrinsecamente un rischio accettato da chi la pratica, il gestore degli impianti sciistici non è responsabile per i danni subiti da uno sciatore causati dalla presenza di ostacoli normalmente percepibili con l'uso da parte dello sciatore della diligenza e della perizia commisurata al grado di difficoltà della pista".

²³² FLICK W., "Rischio montagna: come assicurarsi?", "Montagna rischio e responsabilità", Courmayeur 1995, Quaderni di Courmayeur, n. 5.

La legge 363/2003 pone un obbligo assicurativo in capo ai gestori dell'impianto attrezzato nell'art. 4 comma 1 laddove sancisce che "I gestori delle aree sciabili attrezzate ... non possono consentire l'apertura al pubblico senza avere previamente stipulato apposito contratto di assicurazione ai fini della responsabilità del gestore in relazione all'uso di tali aree".

È prevista inoltre una sanzione amministrativa (da 20.000 a 200.000 €) per i gestori che non ottemperino a tale obbligo.

Solo a seguito di un contratto assicurativo adeguato il gestore potrà ottenere i riconoscimenti dovuti e sarà autorizzato a disporre l'apertura al pubblico.

Questo principio inserito nella normativa quadro in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali (e come visto, applicabile anche agli sport estivi), non è una novità, infatti una disciplina simile fu comunque già contenuta in precedenti leggi regionali²³³, e continuano ad essere inserite anche nelle nuove discipline²³⁴.

A seguito di una polizza assicurativa, il gestore potrà svolgere la propria attività in maniera maggiormente serena essendo comunque garantito dal punto di vista economico²³⁵.

²³³ Si vedano ad esempio: Legge Reg. Friuli – Venezia Giulia 24 novembre 1981, n. 15, art. 19 "obbligo di assicurazione per il concessionario contro gli infortuni e i danni causati dalle persone o cose trasportate, al personale e ai terzi"; Legge Prov. Trento 21 aprile 1987, art. 57, in tema di "assicurazione degli impiegati della Provincia incaricati della vigilanza degli impianti per la responsabilità civile verso terzi per gli infortuni", Legge Reg. Veneto 06 marzo 1990, n. 18, art. 31 "obbligo di assicurazione per poter ottenere il rilascio dell'autorizzazione all'apertura dell'impianto".

²³⁴ Si veda ad esempio: Legge Prov. Trento 31 ottobre 2012, n. 22, art 52 ter comma 6 "I gestori dei *bike park* hanno l'obbligo di stipulare una idonea copertura assicurativa per la responsabilità civile per i danni derivanti agli utenti e ai terzi per fatti imputabili a responsabilità del gestore", inoltre Progetto di legge – n. 7046 prov. Trento, art. 48 " la normativa regionale regola l'obbligo del gestore delle piste di sottoscrivere una polizza assicurativa per la sua responsabilità civile per i rischi ed i danni agli utenti, al personale addetto ed a terzi, durante l'esercizio delle attività dal medesimo svolte ed in conseguenza di esse".

²³⁵ Il gestore, pur avendo stipulato una polizza assicurativa, comunque continuerà ad attivarsi per garantire la sicurezza degli impianti, dal momento che è comunque suo interesse una assidua frequentazione degli impianti e la

L'assicurazione obbligatoria stipulata dal gestore comporta benefici anche in capo al fruitore, il quale indipendentemente dalle condizioni economiche del danneggiante, potrà godere di una più congrua e sicura copertura economica.

Il gestore si munirà dunque di polizza assicurativa per danni che possano derivare dalla propria attività negligente, dall'attività dei propri dipendenti, dalle proprie attrezzature, dai propri macchinari nonché dai soggetti autorizzati a prestare il primo soccorso (con gli appositi mezzi quali per esempio i quad o il toboga²³⁶ ecc.) anche se essi non siano alle dipendenza del gestore²³⁷.

Il fatto che per il gestore la legge preveda un'assicurazione obbligatoria ha portato, in dottrina, a degli interrogativi.

La *ratio* di tale obbligo viene vista, oltre che nella logica conseguenza ad un'attività che comporta rischi molto elevati, anche sotto un profilo sociologico: si intende garantire adeguati risarcimenti in capo a coloro che abbiano sofferto un danno conseguente da attività colpose del gestore²³⁸.

Per cui in caso di condanna al risarcimento dei danni il gestore dovrà sopportare il costo della franchigia²³⁹, in quanto tutto l'ammontare residuo ricade nell'obbligo contrattuale dell'assicuratore e sarà da lui sostenuto.

Si è finora esposto l'obbligo di assicurazione in capo al gestore come attività prodromica all'apertura dell'impianto.

cattiva nomea di un impianto fa presto a diffondersi nella cerchia degli appassionati della montagna (in "Montagna rischio e responsabilità", Courmayeur 1997, "*Rischio montagna: come assicurarsi?*" a cura di FLICK W., cit.

²³⁶ Il toboga consiste in una barella appositamente utilizzata nei soccorsi in montagna ed in particolare sulle piste da sci, che consente ai soccorritori di trasportare il ferito a valle facendolo scivolare come su di una slitta.

²³⁷ CALANDRA DI ROCCOLINO F., *Responsabilità nello sci e profili assicurativi*, in AA. VV., *Atti del convegno: Regole per uno sport più sicuro*, Rovereto, Edizioni Osiride, 2002.

²³⁸ GAGLIARDI M., *Il contratto di assicurazione: spunti di atipicità ed evoluzione del tipo*, Giappichelli, Torino, 2009.

²³⁹ La franchigia nei contratti assicurativi consiste nella assunzione di una percentuale del danno da parte dell'assicurato.

Si rende necessario ora valutare un aspetto ulteriore e cioè quello relativo al possibile vincolo assicurativo che il gestore offre come *surplus* ai clienti con i quali stipula un contratto di fruizione.

La legge della provincia di Trento 14 dicembre 2005, n. 18, ha introdotto in capo al gestore infatti, l'obbligo di mettere a disposizione dei fruitori dell'area attrezzata, una polizza assicurativa di responsabilità civile per eventuali danni provocati a persone o cose durante la fruizione del servizio²⁴⁰.

I fruitori perciò nel momento in cui si accingono ad acquistare il *pass*, potranno valutare se avvalersi di tale assicurazione oppure no. Il gestore tuttavia ha l'obbligo di proporla.

In relazione a tale situazione, si è però venuto a creare un certo dibattito relativo al fatto se fosse o meno necessario prevedere una assicurazione obbligatoria in capo a tutti i fruitori dell'impianto già all'acquisto del *pass*.

Il dibattito genera degli orientamenti contrastanti i quali portano a due differenti linee di pensiero, caratterizzate da *pro* e *contro* in relazione ad una assicurazione obbligatoria o invece facoltativa²⁴¹.

A fondamento della teoria favorevole all'obbligatorietà sta il principio di garanzia ed in particolare i punti di forza di questo orientamento sono:

- si ritiene che, a prescindere dal fatto che sia necessaria una regolamentazione comunitaria del fenomeno²⁴², l'assicurazione obbligatoria comporterebbe, dietro corrispettivo non superiore a 2 € al giorno, tutti quei vantaggi che il trasferimento del rischio in capo alla società assicuratrice comporta;

²⁴⁰ All'art. 1ter tale legge sancisce, tra gli altri obblighi, quello 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'art 1 *quater* inoltre sancisce che "resta in ogni caso escluso ogni obbligo in capo al titolare di stipulare direttamente tale polizza per conto degli utenti". In B.U. 27 dicembre 2005, n. 52.

²⁴¹ PICCIN C., cit..

²⁴² MELANI M., "Aspetti assicurativi nella pratica dello sci", I° forum giuridico della neve, Bormio – Valtellina 2-4 dicembre 2005.

- inoltre si ritiene che, non è vero che un soggetto assicurato tende a comportarsi in modo maggiormente imprudente o negligente, infatti se così fosse nessuna assicurazione si assumerebbe il rischio di tali soggetti, ed inoltre, proprio per evitare tali situazioni, le assicurazioni hanno previsto dei metodi volti a mantenere nell'utente una certa diligenza. Questi mezzi sono ad esempio la franchigia e la co-assicurazione²⁴³;
- inoltre questa teoria punta ad evidenziare che le utilità di una assicurazione sono visibili solamente *ex post*: risulta ovvio che, se non si verifica alcun danno, il premio assicurativo risulterà solo un costo per l'utente, tuttavia in caso di controversie e di condanna al risarcimento dei danni, sia il danneggiato che il danneggiante avranno degli enormi benefici²⁴⁴.

Secondo l'altra opinione invece, gli oneri sociali generati da una assicurazione obbligatoria, per determinati sport sarebbero troppo gravosi ed in particolare i motivi evidenziati per sostenere la teoria della facoltatività della assicurazione sono:

- si osserva che in Italia vi sono già più di 40 differenti tipi di assicurazioni obbligatorie e, in un periodo come quello che stiamo attraversando, non pare ragionevole aumentarle, in relazioni inoltre al fatto che, nemmeno in altri Paesi europei economicamente più stabili o che rilevano maggiori numeri di praticanti, è applicata una disciplina del genere;
- inoltre si evidenzia che, dal punto di vista economico, un aumento del prezzo del *pass*, sia pur esiguo (come visto per non più di due euro al giorno), comporterebbe comunque un impatto sul mercato turistico molto elevato e spingerebbe il turista in luoghi con discipline più tenui

²⁴³ La franchigia, come già visto, consiste nella assunzione di una percentuale del danno da parte dell'assicurato. La co-assicurazione invece, consiste nella assunzione da parte della compagnia assicuratrice, di solo una certa percentuale di perdite.

²⁴⁴ Benefici che possono essere brevemente riassunti in una copertura economica per il gestore e in una certezza nel pagamento per il fruitore.

e con costi ridotti (fino a quando non subentri una regolamentazione europea non pare opportuno intervenire con provvedimenti economici così sfavorevoli da provocare la “fuga” dei turisti all’estero);

- si aggiunge poi che, molti utenti della montagna, per via della propria professione o semplicemente per scrupolosità possiedono già una polizza assicurativa personale che li copre da infortuni o responsabilità civile. Solo attraverso una assicurazione facoltativa si darà la possibilità a tali soggetti di evitare la doppia imposizione per il medesimo servizio;
- si controbatte infine che l’imposizione di una assicurazione obbligatoria verrebbe vista dagli utenti come l’ennesima tassa da pagare. Questo potrebbe indispettire i fruitori spingendoli ad assumere condotte irrispettose dovute a negligenza, imprudenza ed imperizia nella consapevolezza di godere comunque di una copertura assicurativa.

A mio parere ciò che meglio si appresta a risolvere la situazione (in attesa dell’attesa regolamentazione a livello europeo) è l’offerta di una adeguata informazione nei confronti degli utenti.

L’informazione deve essere volta al raggiungimento del convincimento del fruitore: solo in questo modo egli potrà liberamente decidere le proprie “sorti” e farsi carico o meno dei rischi derivanti dalla sua attività²⁴⁵.

²⁴⁵ La mia idea di informazione non si limita alla c.d. informazione vicina, e cioè mediante esposizione nella stazione turistica, ma anche alla informazione lontana e cioè attraverso tutti i mezzi di promozione turistica quali ad esempio *brochure*, internet, volantaggio ecc..

CAPITOLO 3

LA RESPONSABILITÀ CIVILE NASCENTE DA UN DIFETTO DELL'ATTREZZATURA IMPIEGATA DAL MOUNTAIN BIKER:

L'affermazione della responsabilità da prodotto difettoso si sviluppa nell'ambito della fase matura dell'industrializzazione e della produzione su scala²⁴⁶. In particolar modo, l'esigenza di tutelare i consumatori dall'acquisto e dall'utilizzo di prodotti non sicuri emerge con l'affermarsi di istanze sociali tese a garantire i soggetti più deboli del ciclo economico. Maturata nell'ambito degli ordinamenti di *common law*, la responsabilità del produttore si afferma nel nostro ordinamento nella seconda metà del XX secolo²⁴⁷.

3.1. La responsabilità civile del produttore di *mountain bike*

La responsabilità per danni cagionati dall'utilizzo di un prodotto difettoso è il frutto di un'evoluta normativa.

Inizialmente vi fu la Direttiva 85/374 CEE del Consiglio del 25 luglio 1985 relativa al riavvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati Membri in materia di responsabilità per danno da prodotti difettosi la quale fu recepita in Italia dall'importante decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 224 che rappresenta il fondamento della responsabilità del produttore per prodotto difettoso in Italia; successivamente venne emessa la Direttiva 34/1999/CE che estese il campo di applicazione della Direttiva 85/374 CEE alle materie prime agricole ed ai prodotti

²⁴⁶ Il fenomeno della produzione e della distribuzione di massa ha comportato l'immissione sul mercato di merci non sempre di qualità, spesso scadenti e persino pericolose, esponendo il pubblico a rischi sempre più gravi, dovuti ad errori tecnici, defaillance del processo produttivo, negligenze dei dipendenti: tutti fattori in vario modo imputabili all'organizzazione produttiva, Consiglio Superiore Della Magistratura Nona Commissione – Tirocinio e Formazione Professionale, Incontro di studio sul tema: "Tutela dei Consumatori" Roma, 14 - 16 novembre 2005, *La responsabilità da prodotto difettoso*. Coordinatore dott. Gianluca Grasso Giudice del Tribunale di Barcellona Pozzo di Gotto, in rete www.personaedanno.it.

²⁴⁷ Consiglio Superiore Della Magistratura Nona Commissione, cit.

della caccia; infine nel 2005 venne emesso in Italia il codice del consumo, decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, pubblicato in Gazzetta ufficiale l'8 ottobre 2005 che disciplina l'intera materia e nel quale è trasfusa la disciplina del decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 224.

In particolare il codice del consumo, disciplina la “responsabilità per danno da prodotti difettosi” nella parte IV, titolo II.

L'articolo di apertura, il 114, sancisce che “il produttore è responsabile del danno cagionato da difetti del suo prodotto”.

Per produttore viene inteso “il fabbricante del prodotto finito o di una sua componente e il produttore della materia prima”²⁴⁸, inoltre chiunque partecipi al processo di produzione, l'importatore del prodotto difettoso, colui che apponga sul prodotto il proprio nome, il proprio marchio o qualsiasi altro segno distintivo, ed infine, quando non può essere individuato il produttore, ogni fornitore²⁴⁹, a meno che non comunichi al danneggiato, entro un termine ragionevole (di massimo 3 mesi dalla richiesta), l'identità del vero produttore²⁵⁰.

Circa l'immediata identificazione del produttore esso è considerato colui che ha apportato il proprio nome o marchio sui beni ed in capo a lui viene concentrata una responsabilità generale su tutti i beni che fuoriescono dal suo ciclo produttivo, anche se parte della loro realizzazione sia stata affidata a terzi. Ovviamente sarà sempre possibile il coinvolgimento del “subfornitore”, sia in ragione di una comprovabile autonoma responsabilità, sia in ragione di un concorso di colpa.

²⁴⁸ Art 115 comma 2-*bis* del d. lgs. 6 settembre 2005, n. 206, introdotto dall'art 14 D.lgs. 23 ottobre 2007, n.221

²⁴⁹ Cass. Civ. Sez. III, 1 giugno 2010, n. 13432 in *Foro It.*, 2011, I, 523, sentenza avente ad oggetto l'infortunio di un ragazzo per la rottura della forcella della bicicletta, è stato precisato che “il fatto che il danneggiato non abbia chiesto per iscritto al negoziante i dati della casa produttrice prima della causa non impedisce al cliente di ottenere il risarcimento”.

²⁵⁰ Art. 116, comma 1, “responsabilità del fornitore” del D.lgs. 6 settembre 2005, n. 206.

L'*incipit* della normativa sancisce come principio di ordine generale che il produttore è responsabile del danno cagionato da difetti del suo prodotto.

Il codice del consumo afferma che per prodotto si intende “ogni bene mobile, anche se incorporato in un altro bene mobile o immobile”, ed inoltre, *ex art 115 comma 2 d.lgs. 6 settembre 2005 n. 206*, “si considera prodotto anche l’energia”.

Un prodotto può poi essere considerato difettoso quando, *ex art 117 codice del consumo*, “non offre la sicurezza che ci si può legittimamente attendere tenuto conto di tutte le circostanze²⁵¹, tra cui:

- a) Il modo in cui il prodotto è stato messo in circolazione, la sua presentazione, le sue caratteristiche palesi, le istruzioni e le avvertenze fornite;
- b) L’uso al quale il prodotto può essere ragionevolmente destinato e i componenti che, in relazione ad esso, si possono ragionevolmente prevedere;
- c) Il tempo in cui è stato messo in circolazione.

Il comma successivo specifica cosa si intende con il principio di cui alla lettera c) ed in particolare sancisce che “un prodotto non può essere considerato difettoso per il solo fatto che un prodotto più perfezionato sia stato in qualunque tempo messo in commercio”.

In generale la norma indica che “ un prodotto è difettoso se non offre la sicurezza offerta normalmente dagli altri esemplari della medesima serie”.

Potremmo aggiungere che, in conclusione, è difettoso il prodotto il cui uso in sé è potenzialmente dannoso, ovvero la cui pericolosità è

²⁵¹ Anche in Cass. Civ. Sez. III, 13 dicembre 2010, n. 25116, in *Foro It.*, 2012, I, 576; Trib. Monza, 20 luglio 1993, in *Foro It.*, 1994, I, 251 in cui si è sancito, tra le altre cose, che la responsabilità per i danni subiti dal cedimento di una mountain bike utilizzata su una strada dissestata-collinare, sono stati imputati al produttore rendendolo responsabile di aver diffuso un messaggio pubblicitario che induce a considerare il prodotto particolarmente resistente ed idoneo ad affrontare percorsi impervi. La massiccia diffusione della *mountain bike* ed il suo utilizzo, pubblicizzato e consentito, come fuoristrada, ingenerano aspettative di particolare solidità e resistenza del prodotto.

connaturata, intrinseca nel modo di essere del bene stesso in quanto il suo utilizzo può essere fonte di danno per l'integrità fisica e la salute del consumatore ovvero per i suoi beni²⁵².

La nozione di prodotto difettoso non coincide con quella di prodotto pericoloso: certamente un prodotto difettoso è senz'altro pericoloso, ma non tutti i prodotti pericolosi possono considerarsi altresì difettosi. Il legislatore, peraltro, lascia presumere che la sicurezza in assoluto non esiste, cosicché al produttore si impone di attenersi ai requisiti di sicurezza minimi ed imprescindibili, affinché il prodotto garantisca la sicurezza che legittimamente il consumatore può attendere²⁵³.

Affinché si possa parlare di responsabilità per difetto del prodotto occorre che esso sia originario. Il bene, come detto, deve risultare potenzialmente difettoso *ab origine*, indipendentemente dalla circostanza che poi il vizio si manifesti solo una volta immesso sul mercato.

L'originalità del difetto è essenziale per evitare di imputare la responsabilità al produttore in caso di danni provocati da interventi di terzi (ad esempio fornitori o altri soggetti incaricati per la piccola distribuzione) sul prodotto già circolante (per manipolazioni e/o modalità di conservazione errate)²⁵⁴.

I difetti che colpiscono i prodotti, possono derivare da più fonti differenti, in particolare si hanno²⁵⁵:

- Difetti di fabbricazione: essi colpiscono singoli esemplari del processo produttivo. Colpiscono singoli beni che vengono messi in commercio perché non sottoposti ai controlli obbligatori. La regola è quella per cui, se un prodotto non offre la sicurezza ordinariamente presente negli altri esemplari della stessa specie, il produttore è responsabile degli

²⁵² DI ANGELANTONIO A.: *profili aziendali s.r.l e partners, servizi alle imprese*, "La responsabilità del produttore per il prodotto difettoso". 1 settembre 2008, in rete www.profilaziendali.it.

²⁵³ DI ANGELANTONIO A., cit.

²⁵⁴ DI ANGELANTONIO A., cit.

²⁵⁵ BITETTO A. L. *Responsabilità da prodotto difettoso*, articolo giornalistico n. 764, in <http://professionisti.it>

eventuali danni che lo stesso potrà provocare, senza poter invocare alcuna causa di esclusione della responsabilità. Si parla, in tali casi, di una forma di responsabilità oggettiva;

- Difetti di progettazione o di costruzione: essi sono i *design defects* dell'esperienza nordamericana. In questi casi il difetto colpisce tutti gli esemplari di un medesimo disegno, in quanto il difetto scaturisce dal progetto stesso. Il produttore, nella fase di ideazione, progettazione e costruzione del prodotto, dovrà adoperarsi per fare in modo che esso venga posto in essere nel modo più sicuro possibile in relazione ai possibili, ragionevoli usi che il consumatore potrà effettuare. Il fatto poi che il prodotto sia utilizzato in modo del tutto difforme da quello per il quale è stato creato, comporta interruzione del nesso causale;
- Difetti di informazione: un prodotto risulterà altresì difettoso qualora manchino le informazioni ed avvertenze adeguate, volte ad un corretto ed adeguato utilizzo del prodotto stesso. La norma (art. 117 comma 1 lett.a d lgs. 6 settembre 2005) introduce quello che è un vero e proprio obbligo in capo al produttore: non è sufficiente immettere sul mercato un prodotto pensato per soddisfare le pretese del pubblico, ma è necessario anche predisporre le corrette indicazioni di utilizzo di tale bene, di modo che i consumatori siano istruiti sulle modalità per un impiego corretto e non pericoloso.

Per cui si pone un obbligo di informativa sull'uso del bene e un obbligo di avvertenza sui possibili pericoli derivanti dal suo utilizzo²⁵⁶.

- Difetti di sviluppo: riguarda il rischio di mutamento delle proprietà del prodotto posto in commercio tali da renderlo un prodotto difettoso per l'utenza che lo ha acquistato. Si tratta di vizi che sono scopribili

²⁵⁶ Trib. Rimini, 31 dicembre 2008, in *Danno e Resp.*, 2009, 432, n. MASTRORILLI, "il produttore risponde dei danni alla salute cagionati dal prodotto difettoso a causa della mancanza di avvertenze circa le modalità di apertura della confezione" (nella specie, è stata ritenuta difettosa una pistola giocattolo in quanto erano state omesse le avvertenze che consigliavano l'apertura della confezione, in plastica rigida, sotto la supervisione di un adulto).

solamente con l'immissione nel mercato di tali prodotti, in quanto non conoscibili *ex ante* (si pensi al mercato farmaceutico).

Considerate fin qui le definizioni di prodotto difettoso e di produttore, passiamo alla disamina del tipo di azione esperibile dal soggetto danneggiato e del tipo di responsabilità civile nascente in capo al produttore o al fornitore.

L'entrata in vigore del d.p.r. 224/1988 (poi trasfuso nel codice del consumo d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206) ha introdotto nel nostro ordinamento una ipotesi di responsabilità extracontrattuale tra produttore e consumatore (indipendente dunque da qualsiasi rapporto contrattuale intercorrente tra i due). Si superano così i limiti della disciplina precedente che prevedeva l'utilizzo delle previsioni del codice civile ed in particolare la previsione di una responsabilità contrattuale, spesso impraticabile²⁵⁷.

Tale previsione normativa tuttavia non si limita a questo: è prevista infatti la responsabilità extracontrattuale del produttore del bene anche se il produttore stesso non abbia agito con dolo o colpa.

La responsabilità del produttore che si viene a creare è una responsabilità oggettiva, il solo fatto di porre in essere una situazione di pericolo (come può essere ad esempio la commercializzazione di un prodotto difettoso) è di per sé sufficiente a far ricadere sul produttore la responsabilità per gli eventuali danni che ne derivano²⁵⁸.

La responsabilità oggettiva nascente in capo al produttore, sorge dall'esigenza di garantire il consumatore in considerazione

²⁵⁷ L'azione contrattuale esperibile risulterebbe primariamente quella prevista all'interno dell'art. 1495 c.c. che tuttavia prevede termini decadenziali e prescrizionali troppo brevi, tali da renderla di difficile applicazione (8 giorni dalla conoscenza del difetto e comunque non oltre 1 anno dall'acquisto del prodotto). (Caso verificatosi nella sentenza Cass. Civ. Sez. III, 01 giugno 2010, n. 13432, in *Giur.It.*, 2011, nota di FERRETTI, ove la Corte richiama l'errata applicazione dell'art 1495 c.c. da parte della Corte di Appello in quanto il termine di decadenza per la denuncia dei vizi decorre soltanto dal momento in cui il compratore abbia acquistato la certezza oggettiva dei vizi stesi).

²⁵⁸ RINALDI M., *Merce difettosa e risarcimento del danno: riparto di responsabilità tra venditore e produttore*, nota a sentenza Cass. Civ. Sez. III, 01 giugno 2010, n. 13432, in *Foro It.*, 2011, I, 523.

all'insufficienza dei rimedi contrattuali del contratto di vendita, non adeguati ad esercitare la dovuta pressione sul produttore del bene (difettoso).

Inoltre si cerca di superare il problema del collegamento esclusivo tra acquirente del bene di consumo e venditore legati da un rapporto contrattuale.

Altro punto particolarmente importante riguarda la finalità di proteggere adeguatamente i terzi, venuti a contatto diretto con i beni²⁵⁹.

In determinati casi la responsabilità del produttore può essere attenuata o addirittura esclusa, tali ipotesi sono:

- se il prodotto è destinato all'autoconsumo e non alla vendita;
- se il difetto è dovuto alla conformità del prodotto ad una norma di legge vincolante;
- se il prodotto non è stato immesso sul mercato dal produttore, ma rubato e successivamente rivenduto;
- se il difetto nasce dall'opera di modificazione del prodotto da parte di un intermediario, in tal caso la responsabilità ricade su colui che ha modificato il prodotto.²⁶⁰

Si è visto inoltre che, quando si acquista un prodotto, e da esso deriva un danno come conseguenza di un proprio difetto, il venditore (o fornitore) del prodotto, non si libera dalla responsabilità se non indica il soggetto produttore del bene. Per cui anche in capo al venditore si viene a creare una responsabilità oggettiva, superabile solamente dimostrando che il produttore del bene difettoso è un altro soggetto.

Nel caso in cui si individui il produttore, sarà onere del fornitore provare che effettivamente esso è colui che ha prodotto il bene difettoso. Solo così il venditore potrà liberarsi dalla propria responsabilità.

Invece nell'ambito del rapporto tra produttore e consumatore, grava su quest'ultimo l'onere di provare la qualità del costruttore del prodotto,

²⁵⁹ BITETTO L.A., cit.

²⁶⁰ RINALDI M. cit.

trattandosi di un fatto costitutivo della domanda risarcitoria verso costui.

Tali principi vengono desunti nella su citata sentenza Corte di Cassazione 01 giugno 2010, n. 13432. Nel caso di specie fu citato in giudizio il fornitore del prodotto per la richiesta di risarcimento dei danni accorsi ad un bambino a seguito della caduta con una bicicletta affetta da vizi occulti di fabbricazione. La domanda fu estesa inoltre anche alla ditta produttrice della bicicletta.

La Corte in tale decisione sancì i principi evidenziati in relazione all'onere della prova, ed in particolare sancì che: “in tema di riparto dell'onere della prova ciò significa che – mentre nel rapporto tra produttore/consumatore, grava su quest'ultimo – nel rapporto fornitore/consumatore spetta al primo l'onere di dimostrare la qualità del soggetto indicato come produttore, alla stregua dei fatti impeditivi della domanda, dovendosi ritenere che tale fatto costituisca condizione di esonero della stesso fornitore dalla speciale responsabilità di cui all'art. 4 d.p.r. 224/1988 (trasfuso nel codice del consumo), e rispondendo la suddetta ripartizione dell'onere probatorio - -attesa la piena disponibilità e prossimità delle relative circostanze in capo allo stesso fornitore – alla finalità di non rendere troppo difficile la tutela del consumatore”.

Il venditore sarà comunque sollevato da responsabilità anche quando il danno derivi dal vizio di un prodotto venduto sigillato, non essendo suo onere accertare se le caratteristiche strutturali del bene lo rendono idoneo all'uso²⁶¹.

Conseguentemente alla dimostrazione del reale responsabile per quel danno (il produttore o il fornitore) sarà poi onere del danneggiato provare che, l'utilizzo corretto di quel prodotto, ha comportato risultati

²⁶¹ Trib. Cagliari, 5 febbraio 2008, in *Riv. giur. sarda*, 2010, 49, n. FADDA.

anomali ed ha provocato un danno. Si dovrà provare anche il nesso causale tra il danno e l'utilizzo corretto del prodotto²⁶².

I principi fin qui visti, posti a fondamento della disciplina relativa al risarcimento dei danni da prodotto difettoso, furono dettati ed introdotti nel nostro ordinamento dalla famosa sentenza del Tribunale di Monza, 20 luglio 1993. In particolare in tale sede si sancì che i principi dettati dal d.p.r. 224/1988 dettavano una responsabilità di tipo extracontrattuale del produttore fondata sulla difettosità del prodotto messo in circolazione e sul nesso di causalità tra prodotto difettoso e fatto dannoso²⁶³.

Il produttore è pertanto responsabile per i danni causati da un difetto di fabbricazione del prodotto, tenuto conto dell'uso al quale il prodotto è destinato e dei comportamenti che, in relazione ad esso, si possono ragionevolmente prevedere (nel caso di specie, l'attore era caduto a terra mentre percorreva in sella alla sua nuova bicicletta un sentiero collinare, a causa della rottura della forcella anteriore e conseguente distacco della ruota, riportando lesioni dalle quali erano derivate una invalidità temporanea; non risarcita perché il soggetto era un impiegato

²⁶² Tribunale di Pisa - Pontedera, 16 marzo 2011, in *Foro It.*, 2012, I, 577, “in tema di danni da prodotto difettoso, ai sensi dell’art. 120 D.lgs. 206/05, il danneggiato deve provare, oltre al danno, l’esistenza di un difetto nel prodotto e il nesso causale tra difetto e danno, mentre il produttore deve provare i fatti di cui all’art. 118 d.lgs. cit. che possano escludere la sua responsabilità; nell’accezione di difetto di cui all’art 177 d.lgs. cit. (prodotto difettoso) può rientrare sia il vizio di progettazione che il vizio materiale di fabbricazione o di costruzione in senso stretto. Inoltre in Cass. Civ. Sez. III, 8 ottobre 2007, n. 20985 in *Foro It.*, 2008, I, 143, n. PALMIERI A., BITETTO, “spetta al danneggiato, che invochi il regime di responsabilità per danno da prodotto difettoso, provare che l’uso del prodotto ha comportato risultati anomali rispetto alle normali aspettative e tali da evidenziare la sussistenza di un difetto, nonché il danno subito e la connessione causale tra questo e il difetto riscontrato; mentre il produttore, per andare esente da responsabilità, deve dimostrare che il difetto probabilmente non esisteva ancora al momento in cui il prodotto era stato messo in circolazione. Inoltre, Cass. Civ. Sez. III, 15 marzo 2007, n. 6007, in *Foro It.*, 2007, I, 2414, n. PALMIERI A.

²⁶³ Trib Monza 20 luglio 1993, in *Corriere giur.*, 1993, 1456, n. VERARDI.

e dal fatto non subì perdite economico-lavorative ed una invalidità permanente)²⁶⁴.

Esposta finora la disciplina relativa alla responsabilità civile nascente in capo al produttore (o al fornitore) del prodotto difettoso, rimane ora da valutare quale sia il danno che effettivamente viene ad essere risarcito attraverso l'azione di risarcimento.

Secondo la giurisprudenza e secondo la dottrina più autorevoli, il d.p.r.224/1988 ed il successivo d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206, prevedono la risarcibilità di tutti i danni derivanti alla persona (morte o lesioni o lesioni personali²⁶⁵) nonché quelli cagionati a cose diverse dal prodotto difettoso, destinate ordinariamente all'uso e consumo dei privati ed impiegate in tal senso dal danneggiato.

Fra i danni risarcibili, sono esclusi quelli morali, atteso che il loro risarcimento è possibile solo quando il produttore sia responsabile di un fatto che costituisca reato, con necessaria e preventiva dimostrazione del dolo o della colpa²⁶⁶.

Per quanto riguarda la prescrizione dell'azione di risarcimento del danno da prodotto difettoso, essa è, *ex art.* 125 del d. lgs. 206 del 2005 (*ex art.* 13 del d.p.r. 224/1988), di tre anni e si computa dal giorno in cui il danneggiato ha avuto o avrebbe dovuto avere conoscenza del danno, del difetto e dell'identità del produttore, fatto salvo quanto stabilito dal secondo comma della norma che viene a contestualizzare il principio codicistico di cui all'art. 1227 c.c., disponendo che, nel caso di aggravamento del danno, la prescrizione non comincia a decorrere prima del giorno in cui il danneggiato ha avuto o avrebbe dovuto avere conoscenza di un danno di gravità sufficiente a giustificare l'esercizio di un'azione giudiziaria.

Il successivo articolo 126 del d.lgs. 206/2005 (*ex art.* 14 del d.p.r. 224/1988) prevede invece un termine decadenziale. Il diritto al

²⁶⁴ BORTONE P., *Nota in tema di onere probatorio nella responsabilità da prodotti difettosi*, in *Giur It.*, 2008, 3.

²⁶⁵ Trib Monza 20 luglio 1993, in *Corriere giur.*, 1993, 1456, n. VERARDI.

²⁶⁶ DI ANGELANTONIO A., *cit.*

risarcimento si estingue comunque alla scadenza di dieci anni dal giorno in cui il produttore ha messo in circolazione il prodotto che ha cagionato il danno. La decadenza è impedita solo dalla domanda giudiziale, dalla domanda di ammissione del credito ad una procedura concorsuale o dal riconoscimento del diritto da parte del responsabile.

Per cui oggi si può affermare che grazie agli interventi normativi susseguitisi negli anni ed in particolare grazie al codice del consumo, la strada della responsabilità oggettiva extracontrattuale, percorsa da un “formante” dottrinale quasi del tutto unanime, è divenuta norma di legge, cessando di essere un’elaborazione esclusivamente giurisprudenziale, con ciò facilitando l’accesso delle ragioni del consumatore danneggiato²⁶⁷.

La responsabilità oggettiva accolta nella legislazione italiana e nelle varie legislazioni europee richiede quindi la presenza del difetto, che diventa in tal modo un pre-requisito della responsabilità, da intendersi come la mancanza della sicurezza che ci si poteva legittimamente attendere dal prodotto (come previsto dall’art. 177 del codice del consumo).

La responsabilità non presenta, quindi, il carattere dell’assolutezza, in quanto viene consentita al produttore la possibilità di escludere la propria responsabilità quando riesca a dimostrare nel prodotto ritenuto difettoso il requisito della sicurezza che ci si può legittimamente attendere dal prodotto stesso, oppure lo scorretto uso da parte dell’utente²⁶⁸.

3.2. La responsabilità civile del locatore di *mountain bike*

²⁶⁷ Oltre alle monografie di Guido Alpa, Ugo Carnevali, Carlo Castronovo e Ugo Ruffolo, più recentemente Gorassini, *Contributo per un sistema della responsabilità del produttore*, Milano, 1990, tratto da PONZANELLI G. “*Dal biscotto alla mountain bike: la responsabilità da prodotto difettoso in Italia*” *Foro It*, 1988, I, 144.

²⁶⁸ PONZANELLI G, cit.

L'appassionato di *mountain bike* ed in particolare l'esordiente "downhiller", hanno la possibilità di cimentarsi in questi meravigliosi sport attraverso biciclette di proprietà oppure prese in locazione.

Non sono rari infatti i casi in cui il *biker* scelga di noleggiare la bicicletta, e questo anche in relazione al fatto che, visti i sempre più moderni e tecnologici materiali con cui vengono costruite le *mountain bike*, i loro prezzi sono spesso molto elevati, in special modo per le biciclette da *downhill*, che arrivano a superare anche i 4000 euro di prezzo.

Inoltre, soprattutto nei luoghi turistici di maggiore affluenza, vengono messe a disposizione dei turisti *mountain bike*, in modo tale che chi non l'abbia portata con sé in vacanza non debba rinunciare ad una pedalata nella natura.

Tutti questi motivi hanno portato quindi negli ultimi anni alla nascita di un mercato sempre più fiorente di locazione di biciclette.

Tuttavia non è esclusa la possibilità di danni derivanti dalla bicicletta locata e perciò è ora il caso di porre una valutazione per ciò che concernere eventuali *failures* tecniche del mezzo preso in locazione.

Il contratto di locazione viene disciplinato all'interno del codice civile agli articoli 1571 e ss..

In particolare l'art. 1571 c.c. detta la definizione di contratto di locazione che viene inteso come "il contratto col quale una parte si obbliga a far godere all'altra una cosa mobile o immobile per un dato tempo verso un determinato corrispettivo".

L'art. 1575 c.c. indica poi quelli che sono gli obblighi nascenti in capo al locatore e cioè a colui che pone il bene in locazione. Esso deve:

- consegnare al conduttore (colui che riceve il bene, nel nostro caso la bicicletta) la cosa locata in buono stato di manutenzione²⁶⁹;

²⁶⁹ In tal senso anche la giurisprudenza, Cass Civ. Sez. III, 24 febbraio 2010, n. 4495 in *Arch. Circolaz.*, 2010, 518, in cui si sancisce che nel caso di locazione di un veicolo, il locatore è tenuto a rimborsare al conduttore i danni derivanti dal difettoso funzionamento di parti meccaniche; ne egli può esonerarsi dalla responsabilità, adducendo la sua incolpevole ignoranza del difetto (incolpevole in casi del genere non lo è mai secondo la Corte, come si

- mantenerla in istato da servire all'uso convenuto;
- garantire il pacifico godimento durante la locazione.

Come si può notare il codice civile indica che il locatore ha l'obbligo di porre nella disponibilità del conduttore un bene, che sia stato sottoposto a manutenzione e controllo, in modo tale da consentirne un sicuro e corretto godimento.

Se ciò non avviene, il locatore corre il rischio di essere inquadrato nella pretesa risarcitoria da parte del conduttore al quale sia derivato un danno derivante dalla cosa locata.

La disciplina relativa al contratto di locazione, evidenzia inoltre all'art. 1578 che "se al momento della consegna la cosa locata è affetta da vizi che ne diminuiscono in modo apprezzabile l'idoneità all'uso pattuito, il conduttore può domandare la risoluzione del contratto o una riduzione del corrispettivo, salvo che si tratti di vizi conosciuti o facilmente conoscibili"²⁷⁰ (in tal caso se il conduttore era a conoscenza o avrebbe dovuto essere a conoscenza di tali vizi e nonostante tutto egli abbia proseguito ugualmente alla stipula del contratto , questo sta ad indicare

può dedurre da questa decisione); qualora non abbia provveduto, prima della consegna del veicolo al conduttore, ad ispezionarlo, dovendo tale controllo essere compiuto prima di ogni consegna al conduttore, in considerazione della particolare usura a cui sono sottoposti i veicoli da noleggio, inoltre Cass. Civ. Sez. III, 17 maggio 2010, n. 11969, in *Mass.*, 2010, 501, in tema di vizi della cosa locata, il locatore è tenuto, ai sensi dell'art. 1575 c.c., a consegnare al conduttore la cosa locata in buono stato di manutenzione e, quindi, dovendo adempiere con diligenza la relativa prestazione, il medesimo deve eseguire, prima della consegna, i necessari accertamenti, la cui omissione è ragione di colpa; qualora il conduttore abbia esercitato l'azione di risarcimento per i danni derivanti dai vizi della cosa locata, il locatore è esente da responsabilità solo se prova di aver ignorato tali vizi senza colpa.

²⁷⁰ Cass. Civ. Sez. III, 21 novembre 2011, n. 24459, in *Mass.*, 2011, 937, in cui si sancisce che costituiscono vizi della cosa locata agli effetti dell'art. 1578 c.c. – la cui presenza non configura un inadempimento del locatore alle obbligazioni assunte ai sensi dell'art. 1575 c.c., ma altera l'equilibrio delle prestazioni corrispettive, incidendo sull'idoneità all'uso della cosa stessa e contestando la risoluzione del contratto o la riduzione del corrispettivo, ma non l'esperibilità dell'azione di esatto adempimento – quelli che investono la struttura materiale della cosa, alterandone l'integrità in modo tale da impedirne o ridurne notevolmente il godimento secondo la destinazione contrattuale, anche se eliminabili e manifestatisi successivamente alla conclusione del contratto di locazione.

che egli li ha implicitamente accettati e perciò non potrà muovere l'azione di risarcimento)²⁷¹. Inoltre al comma 2 la norma sancisce che “il locatore è tenuto a risarcire il conduttore dei danni derivanti da vizi della cosa, se non prova di avere senza colpa ignorato i vizi stessi al momento della consegna”²⁷².

Il conduttore dal canto suo non è però libero da vincoli: egli sarà responsabile per tutti i danni che andrà ad arrecare al bene perso in locazione (ed ai terzi).

Inoltre il conduttore dovrà sottostare alle regole accettate all'atto conclusivo del contratto e rispettare l'art. 1587 c.c. il quale sancisce quelli che sono i suoi obblighi ed in particolare prevede che:

- il conduttore deve prendere in consegna la cosa e osservare la diligenza del buon padre di famiglia nel servirsene per l'uso determinato nel contratto o per l'uso che può altrimenti presumersi dalle circostanze²⁷³;

²⁷¹ Cass. Civ. Sez. III, 26 aprile 2010 in *Mass.*, 2010, 423, in cui si afferma il principio per cui il locatore è libero da responsabilità nell'eventualità in cui provi che si tratti di vizi conosciuti o facilmente conoscibili dal conduttore al momento della consegna del bene locato. Cass. Civ. Sez. III, 25 maggio 2010, n. 12708, in *Arch. Locaz.*, 2011, 191, n. DE TILLA, in cui la Corte indica che allorquando il conduttore, all'atto della stipulazione del contratto di locazione, non abbia denunciato i difetti della cosa da lui conosciuti o facilmente riconoscibili, deve ritenersi che abbia implicitamente rinunciato a farli valere, accettando la cosa nello stato in cui risultava al momento della consegna, e non può pertanto, chiedere la risoluzione del contratto o la riduzione del canone, né il risarcimento del danno o l'esatto adempimento, inoltre Cass. Civ. Sez. III, 26 aprile 2010; Cass. Civ. Sez. III, 1 dicembre 2009, n. 25278, in *Mass.*, 2009.

²⁷² Cass. Civ. Sez. III, 26 aprile 2010, n. 9910, in *Mass.*, in cui la Corte sancisce che al secondo comma art. 1578 c.c. con riferimento all'eventualità in cui il conduttore abbia esercitato l'azione di risarcimento danni, il locatore è esente da responsabilità esclusivamente nel caso in cui egli offra la prova di avere, senza colpa, ignorato i vizi stessi.

²⁷³ Cass. Civ. Sez. III, 11 maggio 2010, n. 11345, in *Mass.* 2010, 479, in cui si sancisce l'obbligo del conduttore di osservare nell'uso della cosa locata la diligenza del buon padre di famiglia, a norma dell'art. 1578 c.c. comma 1, con il conseguente divieto di effettuare innovazioni che ne mutino la destinazione e la natura, è sempre operante nel corso della locazione, indipendentemente dall'altro obbligo, sancito dall'art. 1590 c.c., di restituire, al termine del trasporto, la cosa locata nello stesso stato in cui è stata consegnata, sicché il locatore ha diritto di esigere in ogni tempo l'osservanza dell'obbligazione di

- egli deve inoltre effettuare il pagamento nei termini convenuti.

Il conduttore ha poi l'obbligo sancito nell'art. 1590 c.c. di consegnare la cosa locata nello stesso stato in cui gli è stata consegnata, fatta eccezione per il deterioramento dovuto al normale godimento del bene (ad esempio deterioramento dello pneumatico o dei freni...) ²⁷⁴.

La responsabilità del locatore derivante da vizi occulti della cosa, rileva quindi ai fini contrattuali e contro di esso, il conduttore, potrà muovere un'azione volta all'accertamento dell'inadempimento contrattuale, nonché alla richiesta di risarcimento dei danni.

Il locatore potrà limitare la sua responsabilità solamente dimostrando l'imputabilità dell'evento a caso fortuito o alla condotta illecita del conduttore ²⁷⁵.

Possiamo concludere sancendo che, al verificarsi di un vizio del veicolo, non conosciuto o conoscibile dal conduttore, ma conoscibile dal locatore o comunque conseguente ad un comportamento negligente del locatore stesso, il conduttore potrà agire nei confronti di quest'ultimo attraverso tre pretese: la richiesta di diminuzione del prezzo, la richiesta di recesso dal contratto e la richiesta di risarcimento del danno derivante dal bene locato in conseguenza all'inadempimento del locatore.

Dal punto di vista civilistico sarà opportuno che anche il locatore (oltre ovviamente il produttore ed il fornitore) si adeguino a stipulare un'adeguata copertura assicurativa (come quella vista nel paragrafo 2.6.

cui al citato art. 1587 c.c., comma 1 e di agire nei confronti del conduttore inadempiente.

²⁷⁴ Ovviamente in tali casi sorge in capo al locatore l'obbligo di provvedere al termine della locazione alle necessarie riparazioni ai sensi dell'art. 1576 c.c. la cui inosservanza determina il suo inadempimento contrattuale con il successivo conduttore della bicicletta.

²⁷⁵ Cass. Civ. Sez. III, 13 maggio 2008, n. 11903, in *Riv. Giur. Edilizia*, 2008, I, 1300, n. DE TILLA secondo la quale in tema di danni prodotti dalla cosa locata, il principio secondo cui sul locatore – che ha l'obbligo, imposto dall'art. 1575 c.c., di consegnare al conduttore la cosa locata in buono stato di manutenzione e di conservarla in condizioni che la rendano idonea all'uso convenuto – grava una presunzione di responsabilità, che può essere vinta mediante la prova, offerta dal locatore medesimo, dell'imputabilità, dell'evento al caso fortuito ovvero illecito del terzo.

“Profili assicurativi”), in modo tale da *bypassare* la possibile pretesa risarcitoria avanzata dal cliente.

CONCLUSIONI

La pratica del *mountain bike* è sempre più diffusa. Le nuove generazioni sono avvezze ad essa in quanto si avvicinano sin dall'infanzia all'uso della bicicletta. Una spiegazione a questo fenomeno c'è: la *mountain bike* è un mezzo "pulito" che consente grandi spostamenti in poco tempo e senza costi aggiuntivi.

Ovunque l'uomo possa dedicarsi al proprio tempo libero per finalità turistico e sportive l'elemento *mountain bike* è ben presente e permette di unire realtà apparentemente diverse e lontane²⁷⁶.

A questo approccio poi può seguire un piacere o una passione vera e propria e così la *mountain bike* vede nel tempo un numero sempre maggiore di appassionati ed amatori di ogni età che non rinunciano ad essa nemmeno durante le vacanze estive.

Accanto alla crescita dei praticanti si sviluppano una moltitudine di interessi e aumenta l'attenzione da parte di coloro che svolgono attività imprenditoriali nelle zone turistiche maggiormente frequentate dai *biker* (albergatori, commercianti, ristoratori, piccoli esercenti...) ²⁷⁷.

Ovviamente la *mountain bike* non interessa solamente all'industria turistica infatti l'accrescimento della domanda coinvolge beneficamente produttori, fornitori e locatori di biciclette.

Se è vero infatti che il turista decide la meta vacanziera in relazione alla bellezza dei luoghi, è anche vero che sempre più spesso i cicloamatori valutano servizi ed assistenza prima di scegliere le loro destinazioni.

Paesi come l'Austria (e non solo) si sono già attivati da tempo per creare un business integrato e rivolto alle stagioni calde.

In Italia tale progetto rientra tra gli obiettivi che alcune località turistiche si sono dati per cercare di fornire dei pacchetti turistici comprensivi di viaggio aereo, trasferimento dall'aeroporto alla località

²⁷⁶ NASCIVERA P., cit.

²⁷⁷ FACCHINI A., cit.

turistica, alloggio presso strutture attrezzate (i cosiddetti *bike hotel*), assistenza e guide durante i percorsi, assistenza meccanica in collaborazione con i negozi specializzati ed infine, il noleggio dell'attrezzatura²⁷⁸.

In questo modo si attiva una riconversione di molte attività invernali in estive: il maestro di sci che (come visto nel paragrafo 1.2. “La figura dell'istruttore di *mountain bike*: profili generali e questioni aperte”), attraverso corsi AMSI potrà assumere la qualifica di accompagnatore di *mountain bike*, i noleggi di sci che in estate potranno noleggiare le *mountain bike*, i trasporti (es. lo *skibus*) potrà attivarsi per il trasporto dei *biker*, gli hotel potranno rimanere aperti per periodi più lunghi ed avere un ricircolo di clienti, e gli impianti di risalita potranno creare contratti di fruizione convenzionati volti alla frequentazione della montagna a 360 gradi (ad esempio il Dolomiti Superski potrà tramutarsi in estate in *Dolomiti Superbike*).

Impianti che durante la stagione invernale raggiungono il milione di passaggi, in estate (quando sono aperti) riescono a fare alcune migliaia di passaggi, coprendo a fatica i costi. Questo comporta la necessità di condividere un obiettivo comune e di conseguenza tarare gli investimenti: solo così le società impiantistiche potranno raggiungere certi risultati²⁷⁹.

Dovrà prevedersi, come punto di partenza, una rete contemplante il maggior numero di impianti possibile, volta a collegare un importante numero di tracciati, con difficoltà varie, per soddisfare tutte le

²⁷⁸ MINELLA R., Direttore Marketing Ski Area Passo S. Pellegrino-Falcade. Coordina tutte le attività di marketing, organizzazioni di eventi, rapporti con il territorio, i media e le istituzioni. Collabora come Responsabile Marketing con il Consorzio Turistico Dolomiti Stars, per il quale ha sviluppato il progetto Giro d'Italia (accordo di 4 anni con RCS per avere sul territorio 3 arrivi e 3 partenze oltre ad essere sponsor del giro in tutte le tappe) e altri progetti promo - commerciali. Le società che rappresenta sviluppano un fatturato stagionale (inverno) di circa 11 milioni di euro. Presidente Dolomiti Turismo e Presidente ANEF Veneto, in *Montagna e bici*, Atto di proposta ad indirizzo SAT, relazioni della “Giornata di studio Montagna e Bici”, Trento – 7 maggio 2010.

²⁷⁹ MINELLA R., cit.

aspettative dei *biker*. Inoltre i percorsi dovranno accarezzare le zone più incantevoli del territorio e i siti di maggiore interesse culturale, scientifico e gastronomico.

Il turista deve rimanere abbagliato dalle bellezze che lo circondano!

Il mantenimento dei tracciati sarà affidato agli impianti ed alle associazioni del luogo, che assumeranno nuova forza lavoro dalle popolazioni interessate concedendogli di vivere “questo nuovo modo di fare turismo” in prima persona²⁸⁰.

Ruderi che ad oggi sono lasciati in disuso, diverranno malghe e rifugi, motivo di attrazione e servizio per i *biker*, che si aspetteranno un’adeguata accoglienza.

Appositi siti internet, periodicamente aggiornati, fungeranno da trampolino di lancio per il turismo estivo, favorendo le prenotazioni ed assicurando *in loco* un’assistenza ed un servizio altamente professionali.

Gli obiettivi che suddetti progetti (appartenenti al disegno di Minella) si prefiggono sono:

- l’impiego della *mountain bike* come strumento di valorizzazione del territorio posizionandolo nei principali mercati europei ed internazionali (grazie ad una adeguata pubblicità in rete);
- destagionalizzare le strutture con criteri di sostenibilità tramite un nuovo concetto di prodotto turistico con una forte identità in linea con le richieste di mercato;
- ricercare nuovi *target* ad alto valore aggiuntivo;
- incrementare i flussi turistici;
- aumento generale dei consumi locali;
- creazione di nuove opportunità lavorative (che, in un periodo come quello che stiamo vivendo, è molto fondamentale).

Questo tipo di turismo, volto alla scoperta del territorio, dell’ambiente e della natura è stato denominato di volta in volta “turismo sostenibile”,

²⁸⁰ MINELLA R., cit.

“eco turismo”, “turismo responsabile”, “turismo consapevole”, “turismo enogastronomico”, “*soft tourism*”²⁸¹.

Il turismo legato alla *mountain bike* può essere visto secondo due tipologie di fruitori: vi sono i turisti/escursionisti che utilizzano la bicicletta per praticare dello sport in maniera dilettantistica, e vi sono i turisti che vedono nella bicicletta un mezzo diverso per trascorrere le vacanze.

La prima categoria valuta la scelta dei luoghi a seconda dei tracciati percorribili, si avvicinano alle località turistiche con mezzi privati (automobili, camper, pulmini...) e percorrono sentieri tecnici mettendo alla prova le proprie abilità semi-professionali. Per questo tipo di soggetti il luogo migliore per praticare tale sport è il *bike park*, l'area attrezzata, progettata *ad hoc* per tali discipline. In questi luoghi vi è infatti la possibilità di praticare in sicurezza il *downhill* e vengono in gioco tutte quelle responsabilità, che abbiamo trattato nel corso dell'indagine, relative alla responsabilità del gestore (spesso qualificato come custode dell'area *ex art. 2051 c.c.* o facendo leva sulle obbligazioni nascenti dal contratto di fruizione del *park*), ed alla responsabilità dei *biker* per quanto riguarda le loro condotte durante lo svolgimento della disciplina.

Per la seconda categoria di soggetti invece lo sport è solamente un mezzo alternativo per trascorrere una vacanza tranquilla, all'insegna della natura e della salute. Si percorrono i sentieri mappati, per raggiungere luoghi di interesse storico-paesaggistico dove consumare un pasto caldo o trascorrere una serata all'insegna del *wellness* in

²⁸¹ FRANCH M., Professore ordinario di Marketing presso la Facoltà di Economia di Trento e dal 1997 coordina il gruppo di ricerca eTourism che affronta i temi dello sviluppo turistico nelle aree montane con particolare riferimento sia alle caratteristiche della domanda, sia a quelle dell'offerta. Il gruppo ha condotto approfondimenti tematici sulle forme di collaborazione tra operatori dell'offerta ricettiva utilizzando la *network theory* e l'approccio distrettuale, sulla sostenibilità economica e sociale dell'attuale modello di sviluppo turistico, sul profilo della domanda di turismo “*soft*”. Il gruppo eTourism ha esaminato inoltre il ruolo che la *information technology* svolge nella razionalizzazione dei processi di offerta e nella comunicazione attraverso nuovi canali offerti da internet, in “*Montagna e bici*”, Trento 7 maggio 2010.

qualche caratteristico *resort* di montagna. Riguarda cioè una fascia di turisti più facoltosi rispetto alla precedente, che trascorre la giornata in bicicletta per poi lasciarsi intrattenere dalle bellezze e dalle opportunità che i luoghi raggiunti concedono²⁸².

Entrambi i segmenti esaminati comportano uno sviluppo territoriale, spetta dunque alle istituzioni locali adeguare i propri lavori alla valorizzazione del territorio, limitando l'accesso in alcune aree particolarmente protette e sfruttandone altre che maggiormente si prestano ad una rispettosa fruizione da parte dei *biker*.

Tutto questo in attesa di una disciplina nazionale relativa allo sfruttamento corretto del patrimonio naturale durante la stagione estiva: una legge adeguata che possa dettare i principi generali, sulla falsa riga della legge 24 dicembre 2003 n. 363 per la disciplina dello sci.

Una legge di questo tipo comporterebbe l'armonizzazione giuridica in tutte le Regioni italiane e la fine dell'inerzia che molto spesso colpisce i Comuni interessati da tali situazioni turistiche.

Tale fenomeno infatti non gode di un'attenta disciplina e durante l'indagine svolta, le fonti normative utilizzate sono state di derivazione regionale, provinciale o addirittura auto-dettate dalle associazioni ciclistiche.

Le varie associazioni di accompagnatori che si vengono a creare, per offrire delle escursioni più sicure e suggestive ai *biker*, ricevono la propria "ragion d'essere" da norme regionali che, non potendo (*ex art* 117 comma 3 Cost.) prevedere nuove figure professionali senza la concorrenza statale, prevedono delle categorie di accompagnatori sprovvisti di tutele professionali.

²⁸² Il profilo del cicloturista che emerge da alcuni studi è quello di un individuo di età compresa tra i 35 e i 55 anni e la professione più rappresentata sono i "colletti bianchi" con un reddito medio pari a 60.000 dollari annui. Sono persone che amano fare sport, molti scelgono il campeggio come soluzione ricettiva, sono interessati ad attività culturali e mangiano spesso fuori casa, (Data Base On Bike ON Tourism Customer Survey, 2007, in "*Montagna e bici*", FRANCH M., cit.).

In capo a tali soggetti però, come osservato nel lavoro svolto, gravano ugualmente delle responsabilità civili che, molto spesso, sono assimilabili a quelle incombenti alle categorie di soggetti professionali. All'accompagnatore di *mountain bike* infatti viene richiesta una diligenza superiore a quella "del buon padre di famiglia", proprio in virtù dell'obbligazione nascente con il cliente.

Solo dimostrando la correttezza del proprio comportamento e la diligenza tenuta, l'accompagnatore/maestro di *mountain bike* potrà interrompere il nesso causale e sollevare così la propria responsabilità civile.

Situazione differente si ha invece per quanto riguarda il ruolo del gestore dell'impianto di risalita durante la fase di discesa del *biker* lungo le aree appositamente adibite per tale scopo.

Se risulta pacifica la responsabilità di tipo contrattuale in capo al gestore durante la fase di risalita con l'impianto (a seguito del contratto atipico di fruizione del park, che per questa fase è assimilato al contratto di trasporto), non è invece altrettanto pacifica la natura della responsabilità per la fase di discesa. Le teorie maggiormente seguite tendono a qualificare il gestore come custode dell'area *ex art. 2051 c.c.* e, chi invece ritiene in capo allo stesso una responsabilità contrattuale anche per la fase di discesa, fa leva su tutti quegli obblighi accessori nascenti dalla conclusione del contratto atipico di fruizione del *park*. In capo al gestore si viene a creare una specie di responsabilità oggettiva, sussistente indipendentemente dal comportamento adottato dallo stesso. Solamente dimostrando il caso fortuito o la condotta colposa del fruitore, il gestore potrà liberarsi dalla responsabilità civile.

Nell'ultima parte dell'indagine si è trattata inoltre la responsabilità civile nascente in capo al produttore, al fornitore ed al locatore di *mountain bike*. Esse (ed in special modo le biciclette da *downhill*) sono infatti molto costose e particolari: sono formate da materiali all'avanguardia, volti a garantire miglior maneggevolezza e resistenza nel tempo.

Può accadere, tuttavia, che, a seguito di un errore di progettazione, o di costruzione, una *mountain bike* sia immessa sul mercato anche se difettosa e che dal difetto consegua un danno all'acquirente o ad un terzo (come nel caso analizzato dal Tribunale di Monza, 20 luglio 1993²⁸³).

In linea generale, un prodotto, nel momento in cui viene posto sul mercato, deve essere adeguato agli scopi per cui è stato realizzato, perciò qualsiasi danno accorso nonostante il suo corretto utilizzo comporta un obbligo per il produttore di risarcimento del danno per vizio del prodotto.

La responsabilità in capo al produttore è oggettiva (deriva direttamente dal fatto di aver immesso sul mercato un prodotto viziato), ma l'onere probatorio è in capo al soggetto leso, il quale dovrà dimostrare il vizio, il danno e il nesso tra i due, nonché la qualifica di produttore in capo al soggetto citato in giudizio (salvo il caso in cui tale onere sia posto in capo al fornitore del bene quando la vendita è avvenuta da parte di un soggetto diverso dal produttore stesso).

Molto spesso però, visti i costi di acquisto e vista l'impossibilità di trasportare la propria *mountain bike* fino al luogo vacanziero, il turista noleggia la bicicletta da un soggetto autorizzato, stipulando con esso un contratto di locazione.

Il locatore, tra gli altri obblighi, deve assicurare al conduttore il corretto godimento del bene preso in locazione ed una adeguata manutenzione del mezzo. Così quando a seguito di un contratto di locazione, il conduttore (nonostante il corretto utilizzo della *mountain bike*) consegue un danno per mancata manutenzione, il locatore sarà tenuto al risarcimento del danno stesso derivante da responsabilità contrattuale per inadempimento.

Il lavoro svolto consente di sottolineare come, la responsabilità civile gravante sugli operatori accompagni l'emersione e la diffusione della

²⁸³ In *Corriere Giur.*, 1993, 1456, n. VERARDI.

mountain bike e del *downhill*, attività che esprimono un grande potenziale turistico e conseguente possibilità di valorizzazione delle zone montane.

Questo deve portare alla ricerca di associazionismo tra le diverse aree turistiche, con conseguente realizzazione di zone collegate volte ad avvalorare un'ampia area turistica, eliminando i campanilismi delle singole località.

Il proverbio “*l'unione fa la forza*” va attentamente considerato nel perseguimento di questo obiettivo: solo così sarà possibile incrementare il flusso turistico anche in periodi economicamente difficili come quello che stiamo vivendo²⁸⁴.

²⁸⁴ Il proverbio deriva dal simbolo di origine etrusca adottato dai Romani: un fascio di verghe legate intorno ad una scure. Esso sta ad identificare la consapevolezza della potenza nell'unione, in www.proverbi-italiani.com.

BIBLIOGRAFIA

ADDAMO D., “*Controtendenza: quando la crisi favorisce l’industria*”, articolo pubblicato sul sito internet: <http://www.triridemtb.com>, 17 ottobre 2012.

ADILARDI, *La prova della responsabilità sciistica*, in “La responsabilità sciistica. Analisi giurisprudenziale e prospettive dalla comparazione”. Libro di IZZO U., PASCUZZI G., Giappichelli, Torino, 2006.

AMBROSIO R., BONA M., *La responsabilità dei maestri di sci*, in *Danno e responsabilità*, 2000, 905.

ANCONA C., *Montagna e bici*, Atto di proposta ad indirizzo SAT, relazioni della “Giornata di studio Montagna e Bici”, Trento – 7 maggio 2010.

BAGLIAZZI GERI-BRECCIA-BUSNELLI-NATOLI, *Diritto civile*, III, Torino, 1989.

BEVILAQUA, *Responsabilità per infortuni da difetto di manutenzione e apprestamento delle piste da sci*, in *Rivista di diritto sportivo*, 1983, 536.

BITETTO A. L. *Responsabilità da prodotto difettoso*, articolo giornalistico n. 764, in <http://professionisti.it>

BOMBARDA R., Interrogazione del consigliere provinciale (Trento) dei Verdi che chiede alla Giunta di regolamentare il downhill, 29 agosto 2011.

BONA C., *La Responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, “La Montagna”, (a cura di IZZO U.) Giappichelli Editore, Torino, 2013.

BONA M. e AMBROSIO M., *Risalita su sciovia e responsabilità del gestore dello skilift: contratto di trasporto o contratto atipico?*, nota a Trib. Torino, 8 luglio 1999, in *Danno resp.*, 2000, 291.

BONASI BENUCCI E., *Il rischio sportivo*, in *Riv. Dir. Sportivo*, 1955, 34.

BORTONE P. *Nota in tema di onere probatorio nella responsabilità da prodotti difettosi*, in *Giur It.*, 2008, 3.

BRUCCOLERI C., *La ricostruzione dell'incidente nella prassi giudiziaria*, IV° Forum giuridico europeo della neve, Bormio 28-30 novembre 2008, (www.bormioforumneve.eu).

BUSNELLI F. D., PONZANELLI G., *Rischio sportivo e responsabilità civile*, in Riv. Dir. Sportivo, 1984, 238.

CALABRESI G., *Costo degli incidenti e responsabilità civile. Analisi economica-giuridica*, trad. italiana di DE VITA A., VARANO V., VIGORITI V., Giuffrè, Milano, 1975.

CALANDRA DI ROCCOLINO F., *Responsabilità nello sci profili assicurativi*, in Atti del convegno: *Regole per uno sci più sicuro*, Rovereto, Osiride, 2002, 52.

CARBONE V., *Il gestore dell'impianto risponde del danno allo sciatore inciampato in un ciuffo d'erba?*, nota a Cass. Civ., 15 febbraio 2001, n. 2216, in *Danno resp.*, 2001, 372.

CARDELLIN A., *Storia del Velocipede e dello Sport ciclistico*, Padova, 1946

CASALE E., *La responsabilità civile in caso di scontro fra sciatori, in La responsabilità sciistica: analisi giurisprudenziale e prospettive della comparazione*, IZZO U., PASCUZZI G. (a cura di), Torino, 2006.

CAVANI R., *Contratto di trasporto a fune e gestioni di piste da sci: profili di responsabilità contrattuale ed aquiliana per danni da incidente sciatorio*, nota a Trib. Modena, 12 novembre 1990, in *Dir. Trasporti*, 1992, 2, 587.

CHIEPPA R., *Montagna e bici*, Atto di proposta ad indirizzo SAT, relazioni della "Giornata di studio Montagna e Bici", Trento – 7 maggio 2010.

CHINÈ G., *Con la neve alta così: sci, impianti di risalita e responsabilità civile*, in Riv. Dir. Sportivo, 1995, 551

CHINÈ G., "Il trasporto tramite seggiovia e responsabilità del gestore", 1993, in *RDSp*.

CIURNELLI G., *I contratti del tempo libero*, in *Il contratto di albergo, il contratto di viaggio, i contratti del tempo libero*, CIURNELLI G., MONTICELLI S. e ZUDDAS G., Giuffrè, Milano, 1994, 281.

COCCIA M., DE SILVESTRI A., FORLENZA O., FUMAGALLI L., MUSUMARRA L., SELLI., *Diritto dello sport*, Le Monnier Università, Firenze, 2004.

DI ANGELANTONIO A.: *profili aziendali s.r.l e partners, servizi alle*

imprese, “*La responsabilità del produttore per il prodotto difettoso*”. 1 settembre 2008. (<http://profilaziendali.it>).

DI ROCCOLINO C., *Responsabilità nello sci e profili assicurativi*, in Atti del Convegno: *Regole per uno sci più sicuro*, Rovereto, Edizioni Osiride, 2002, 52.

FACCHINI A., *Montagna e bici*, Atto di proposta ad indirizzo SAT, relazioni della “Giornata di studio Montagna e Bici”, Trento – 7 maggio 2010.

FLICK M., *Sicurezza e responsabilità nella pratica degli sport invernali, alla luce della legge 24 dicembre 2003, n. 363*, in *Danno resp.*, 2004, 342.

FLICK W., *Montagna e bici*, Atto di proposta ad indirizzo SAT, relazioni della “Giornata di studio Montagna e Bici”, Trento – 7 maggio 2010.

Fondazione di Courmayeur 1995, *Codice della montagna, “montagna rischio e responsabilità”, Il punto sulla legislazione, la giurisprudenza e la dottrina*, 2004, libri n. 3, 5, 6, 7, 10, 11, 13, 18.

FRANCH M., MARTINI U., BUFFA F., PARISI G., *Tourism review, 4L tourism (landscape, leisure, learning and limit): responding to new motivations and expectations of tourists to improve the competitiveness of Alpine destinations in a sustainable way*, articolo pubblicato in Emerald.

FRANCH M., *Montagna e bici*, Atto di proposta ad indirizzo SAT, relazioni della “Giornata di studio Montagna e Bici”, Trento – 7 maggio 2010.

GAGLIARDI M., *Il contratto di assicurazione: spunti di atipicità ed evoluzione del tipo*, Giappichelli, Torino, 2009.

GRASSO G. Coordinatore del Consiglio Superiore Della Magistratura Nona Commissione – Tirocinio e Formazione Professionale, Incontro di studio sul tema: “*Tutela dei Consumatori*” Roma, 14 - 16 novembre 2005. *La responsabilità da prodotto difettoso*.

IANNUZZI, *Del trasporto*, in commentario al codice civile, a cura di SCIALOJA e BRANCA, Bologna - Roma, 1970.

IZZO U., *Analisi economica del diritto della responsabilità sciistica*, III° Forum giuridico europeo della neve, Bormio, 23-25 novembre 2007, (www.bormioforumneve.eu)

IZZO U.,(a cura di), “*La montagna*”, collana “*La responsabilità civile e penale negli sport del turismo*”, (diretta da FORNASARI G., LENTI

L., IZZO U., MORANDI F.), Vol. 1, Giappichelli Editore, Torino, 2013.

IZZO U., FERRARI M., (a cura di), *La responsabilità sciistica: banca dati di materiali normativi e giurisprudenziali*, Torino, Giappichelli, 2006, CD Rom.

IZZO U., *La precauzione nella responsabilità civile. Analisi di un concetto sul tema del danno da contagio per via trasfusionale*, Cedam, Padova, 2004.

IZZO U., PASCUZZI G., (a cura di), *La responsabilità sciistica: analisi giurisprudenziale e prospettive della comparazione*, Giappichelli, Torino, 2006.

IZZO U., ROSSI S., Laboratorio Applicativo: *Diritto degli sport di montagna*, Trento, 2011.

LAVEZZO M., Commissione interregionale LPV per il Cicloescursionismo in mountain bike, Chieri, 08 maggio 2006.

LENTI L., *La responsabilità civile degli accompagnatori non professionali nell'alpinismo e scialpinismo*, in *La Nuova giurisprudenza civile commentata*, 2007, 426.

MARINONI A., *Leonardo: da Vinci*, scritti letterari / Leonardo da Vinci; Milano, Fabbri, ©1996, stampa 1997.

MASALA L. *Trasporto per seggiovia e responsabilità del gestore dell'impianto*, in *Contr.*, 487.

MELANI M., *Aspetti assicurativi nella pratica dello sci*, I° Forum giuridico europeo sulla neve, Bormio-Valtellina 2-4 dicembre 2005, (www.bormioforumneve.eu)

MELANI M., *Andamento della sinistrosità e condotte assicurative nell'arco alpino*, II° Forum giuridico europeo sulla neve, Bormio-Valtellina 1-3 dicembre 2006, (www.bormioforumneve.eu)

MELLARINI T., confronto con i vertici della SAT: *Sentieri di montagna: un tavolo tecnico stabilirà le norme di fruizione*, Trento 13 ottobre 2011.

MINELLA R. in *Montagna e bici*, Atto di proposta ad indirizzo SAT, relazioni della "Giornata di studio Montagna e Bici", Trento – 7 maggio 2010.

MIRABELLI, *"I singoli contratti"*, Torino, 1991.

NASCIVERA P., *Montagna e bici*, Atto di proposta ad indirizzo SAT, relazioni della “Giornata di studio Montagna e Bici”, Trento – 7 maggio 2010.

PASCUZZI G., *Giuristi si diventa, Come riconoscere e apprendere le abilità proprie delle professioni legali*, Collana “Guide”, Il Mulino, Bologna, 2008.

PICCIN C., *Dalle Alpi ai Pirenei: analisi comparata della responsabilità civile per attività turistico - ricreative legate alla montagna nel diritto italiano e spagnolo*, Tesi di laurea , 2009.

PONZANELLI G., *Le clausole di esonero della responsabilità*, in *Danno e Resp.*, 1998, 10, 852.

PONZANELLI G., *Dal biscotto alla “mountain bike”: la responsabilità da prodotto difettoso in Italia*, nota a sentenza Trib. Monza, 20 luglio 1993, in *Riv. Giur.*, 1994, I, 252.

PRADI M., *Lo sviluppo del diritto sciistico e le regole FIS quali norme di diritto*, in *Rivista di diritto sportivo*, 1989, 219.

PRADI M., voce *Sci Alpino*, in *Dig. Disc. Priv.*, vol XXVIII, UTET, Torino, 162

PRADI M., *Codice della montagna, montagna rischio e responsabilità, “La responsabilità del gestore degli impianti di risalita e delle correlate piste da discesa”*, Quaderni della Fondazione Courmayeur, 2004.

RINALDI M., *Merce difettosa e risarcimento del danno: riparto di responsabilità tra venditore e produttore*, nota a sentenza Cass. Civ. Sez. III, 01 giugno 2010, n. 13432, in *Altalex*, 17 giugno 2010.

ROPPO V., *Il contratto*, Giuffrè, Milano, 2001.

RUBINI L., *Montagna rischio e responsabilità, i limiti della responsabilità del maestro di sci e della guida*, *Aspetti assicurativi*. Fondazione di Courmayeur 1995.

RUSCICA S.: *La responsabilità civile con gli sci, Montagna e bici*, Atto di proposta ad indirizzo SAT, relazioni della “Giornata di studio Montagna e Bici”, Trento – 7 maggio 2010.

SACCO R., *Antropologia giuridica*, Il Mulino, Bologna, 2001.

SANTORO L., *Sport estremi e responsabilità*, Giuffrè Editore, Milano, 2008.

SENA G., *Montagna rischio e responsabilità, i limiti della responsabilità del maestro di sci e della guida, Profili civilistici*, Fondazione di Courmayeur 1995.

SILINGARDI G., RIGUZZI M., e GRAGNOLI E., *Responsabilità degli operatori turistici*, in *Riv. Giur. Circolazione*, 1988, 88.

SPAGNOLI CATALANO T., *Responsabilità del gestore degli impianti*, in *Danno e Resp.*, 2000, 910.

TORTI V., *La responsabilità nell'accompagnamento in montagna*, Giuffrè, Milano, 1994.

TASSONE B., *Sport estremi e responsabilità civile*, in *Danno e responsabilità*, 2002, 1179.

TRIMARCHI P., *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, Giuffrè, 1961.

TRIMARCHI P., *Incentivi e rischio nella responsabilità contrattuale*, in *Rivista di diritto civile*, 2008, 341.

TRIMARCHI P., *Causalità e danno*, ed. Giuffrè, Milano.

VIOLA M. *la responsabilità nell'incidente sciistico*” Experta Edizioni, Forlì, 2002

VISINTINI, *inadempimento e mora del debitore*, in *Comment. Schlesinger*, Milano, 1987.

ZATTI P., *Manuale di diritto civile*, Cedam, 2007.

RISORSE WEB

www5.unitn.it/Biblioteca/it/Web/BancheDati
www.adessopedala.com
www.alpbike.it
www.alpecermis.it
www.altalex.com
www.altogardabikesarea.com
www.amsi.it
www.ardito2000.it
www.arebikepark.se
www.associclo.it
www.bicidepoca.com
www.breezerbikes.com
www.cai.it
www.caipiemontetam.it
www.cairoeditore.it
www.campigliodolomiti.it
www.cunninghambikes.com
www.castelamato.it
www.cicloturismoitaliano.it
www.cinelli.it
www.comune.peio.tn.it/cms/asuc.html
www.comune.pinzolo.tn.it
www.diritto-civile.it
www.dolomitidibrentabike.it
www.emeraldinsight.com.ezp.biblio.unitn.it/search.htm
www.erewhon.ticonuno.it
www.etra-eu.com
www.fassabike.com
www.feder ciclismo.it

www.fondazionecourmayeur.it
www.girovagandointrentino.it
www.gommeblog.it
www.google.it
www.gorp.com
www.grandidizionari.it
www.imba.com
www.istat.it
www.jus.unitn.it
www.lamontagnainbicietta.it
www.lawtech.jus.unitn.it
www.marinij.com
www.mtbcai.it
www.mtb.provincia.tn.it
www.oldmountainbikes.com
www.paganellabikepark.com
www.parcopan.org
www.personaedanno.it
www.pnab.it.
www.professionisti.it
www.profiliaziendali.it.
www.prolocopinzo.it
www.proverbi-italiani.com
www.provincia.tn.it
www.ritcheylogics.com
www.scuoladimtb.com
www.specialized.com
www.sport.infotrentino.it
www.stelviopark.it
www.teamflat.it
www.tognola.it
www.touringclub.it

www.trebikes.com
www.tridentb.com
www.unesco.org
www.url.it
www.usacycling.org
www.visittrentino.it
www.vocearancio.it
www.wikipedia.com²⁸⁵

²⁸⁵ Sitografia verificata in data 10 febbraio 2013.

The Student Paper Series of the Trento Lawtech Research Group is published since Fall 2010

<http://www.lawtech.jus.unitn.it/index.php/student-paper-series?start=1>

Freely downloadable papers already published:

STUDENT PAPER N. 14

Plagio, proprietà intellettuale e musica: un'analisi interdisciplinare

VIZZIELLO, VIVIANA (2013) Plagio, proprietà intellettuale e musica: un'analisi interdisciplinare. Trento Law and Technology Research Group. Student Paper; 14 . Trento : Università degli Studi di Trento.

STUDENT PAPER N.13

The Intellectual Property and Open Source Approaches to Biological Material

CARVALHO, ALEXANDRA (2013) The Intellectual Property and Open Source Approaches to Biological Material. Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 13. Trento: Università degli Studi di Trento.

STUDENT PAPER N.12

Per un'archeologia del diritto alimentare: 54 anni di repertori giurisprudenziali sulla sicurezza e qualità del cibo (1876-1930)

TRESTINI, SILVIA (2012) Per un'archeologia del diritto alimentare: 54 anni di repertori giurisprudenziali sulla sicurezza e qualità del cibo (1876-1930) = For an Archeology of Food Law: 54 Years of Case Law Collections Concerning the Safety and Quality of Food (1876-1930).

STUDENT PAPER N.11

Dalle Alpi ai Pirenei: analisi comparata della responsabilità civile per attività turistico-ricreative legate alla montagna nel diritto italiano e spagnolo

PICCIN, CHIARA (2012) Dalle Alpi ai Pirenei: analisi comparata della responsabilità civile per attività turistico-ricreative legate alla montagna nel diritto italiano e spagnolo = From the Alps to the Pyrenees: Comparative Analysis of Civil Liability for Mountain Sport Activities in Italian and Spanish Law. The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series, 11

STUDENT PAPER N.10

Copynorms: Norme Sociali e Diritto d'Autore

PERRI, THOMAS (2012) Copynorms: Norme Sociali e Diritto d'Autore = Copynorms: Social Norms and Copyright. Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series, 10

STUDENT PAPER N. 9

L'export vitivinicolo negli Stati Uniti: regole di settore e prassi contrattuali con particolare riferimento al caso del Prosecco

ALESSANDRA ZUCCATO (2012), L'export vitivinicolo negli Stati Uniti: regole di settore e prassi contrattuali con particolare riferimento al caso del Prosecco = Exporting Wines to the United States: Rules and Contractual Practices with Specific Reference to the Case of Prosecco Trento: Università degli Studi di Trento (Trento

STUDENT PAPER N.8

Equo compenso e diritto d'autore: un'analisi comparata = Fair Compensation and Author's Rights: a Comparative Analysis.

RUGGERO, BROGI (2011) Equo compenso e diritto d'autore: un'analisi comparata = Fair Compensation and Author's Rights: a Comparative Analysis. Trento: Università degli Studi di Trento (TrentoLawand Technology Research Group. Student Papers Series, 8)

STUDENT PAPER N.7

Evoluzione tecnologica e mutamento del concetto di plagio nella musica

TREVISA, ANDREA (2012) Evoluzione tecnologica e mutamento del concetto di plagio nella musica = Technological evolution and change of the notion of plagiarism in music Trento: Università degli Studi di Trento (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series 7)

STUDENT PAPER N.6

Il trasferimento tecnologico università-imprese: profili giuridici ed economici

SIRAGNA, SARA (2011) Il trasferimento tecnologico università-imprese: profili giuridici ed economici = University-Enterprises Technological Transfer: Legal and Economic issues Trento: Università degli Studi di Trento (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series 6)

STUDENT PAPER N.5

Conciliare la responsabilità medica: il modello "generalista" italiano a confronto col modello "specializzato" francese

GUERRINI, SUSANNA (2011) Conciliare la responsabilità medica: il modello "generalista" italiano a confronto col modello "specializzato" francese = Mediation & Medical Liability: The Italian "General Approach" Compared to the Specialized Model Applied in France Trento: Università degli Studi di Trento (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series 5)

STUDENT PAPER N.4

"Gun Control" e Responsabilità Civile: una comparazione fra Stati Uniti e Italia

PODETTI, MASSIMILIANO (2011) "Gun Control" e Responsabilità Civile: una comparazione fra Stati Uniti e Italia = Gun Control and Tort Liability: A Comparison between the U.S. and Italy Trento: Università degli Studi di Trento. (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series 4)

STUDENT PAPER N.3

Smart Foods e Integratori Alimentari: Profili di Regolamentazione e Responsabilità in una comparazione tra Europa e Stati Uniti

TOGNI, ENRICO (2011) Smart Foods e Integratori Alimentari: Profili di Regolamentazione e Responsabilità in una comparazione tra Europa e Stati Uniti = Smart Foods and Dietary Supplements: Regulatory and Civil Liability Issues in a Comparison between Europe and United States Trento: Università degli Studi di Trento - (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series; 3)

STUDENT PAPER N.2

Il ruolo della responsabilità civile nella famiglia: una comparazione tra Italia e Francia

SARTOR, MARTA (2010) Il ruolo della responsabilità civile nella famiglia: una comparazione tra Italia e Francia = The Role of Tort Law within the Family: A Comparison between Italy and France Trento: Università degli Studi di Trento - (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series; 2)

STUDENT PAPER N.1

Tecnologie belliche e danno al proprio combattente: il ruolo della responsabilità civile in una comparazione fra il caso statunitense dell'Agent Orange e il caso italiano dell'uranio impoverito

RIZZETTO, FEDERICO (2010) Tecnologie belliche e danno al proprio combattente: il ruolo della responsabilità civile in una comparazione fra il caso statunitense dell'Agent Orange e il caso italiano dell'uranio impoverito = War Technologies and Home Soldiers Injuries: The Role of Tort Law in a Comparison between the American "Agent Orange" and the Italian "Depleted Uranium" Litigations Trento: Università degli Studi di Trento - (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series; 1)