



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

lawtech

# The Trento Law and Technology Research Group Digital Reprint n. 4

## LA PRIMA TESI DI LAUREA ITALIANA IN TEMA DI SCI E RESPONSABILITÀ CIVILE

## THE FIRST ITALIAN DISSERTATION ON SKIING AND CIVIL LIABILITY

GIANFRANCO DE BERTOLINI,  
UMBERTO IZZO

COPYRIGHT © 2013 GIANFRANCO DE BERTOLINI, UMBERTO IZZO

This paper can be downloaded without charge at:

The Trento Law and Technology Research Group  
Digital Rerpint Index  
<http://www.lawtech.jus.unitn.it>

Unitn-eprints:  
<http://eprints.biblio.unitn.it/4205/>

Questo paper © Copyright 2013 BY GIANFRANCO DE BERTOLINI, UMBERTO IZZO 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/>>

## **THE FIRST ITALIAN DISSERTATION ON SKIING AND CIVIL LIABILITY**

### **ABSTRACT**

In the academic year 1969-70 Gianfranco de Bertolini's JD dissertation on "La responsabilità civile nell'infortunio sciistico" [Civil Liability and Ski Accidents] was, for what it can be today ascertained looking into bibliographical resources and data bases, the first piece of scholarship dealing with the (then) timidly raising issue of the allocation of damages for accidents occurring on the Italian ski slopes. Almost 45 years later, this dissertation deserves to be republished in digital form and made available in open access on the WEB for at least two reasons. First, it has clearly an historical importance for those who study what today has become a field of analysis routinely debated in court, giving rise to a booming litigation. Secondly, the reader will find in this early piece of scholarship a sharp analysis on a host of legal arguments, central for the development of the law of civil liability on the ski slopes, which emerged in legal scholarship and in case law only in the 80's, to confirm the accuracy and inventiveness of the (then) young author.

## KEYWORDS

Civil liability, Ski, Tort law, Ski Instructors, Sport

## About the Author

Gianfranco de Bertolini (e-mail: gianfranco@de-bertolini.it), graduated in Law at the University of Ferrara under the supervision of prof. Paolo Forchielli in 1970. He is today a lawyer of the Trento Bar and is the author of *La responsabilità di maestri e scuole di sci* [The civil liability of ski school and ski instructors], in U. Izzo (ed.) *La montagna* [Mountain], I volume del *Trattato sulla responsabilità civile e penale degli sport del turismo* [First volume of the Treatise on the civil and criminal liabilities in the practice of tourism sports], Giappichelli, Turin, 2013. The opinions stated in this paper and all possible errors are the Author's only responsibility.

## **LA PRIMA TESI DI LAUREA ITALIANA IN TEMA DI SCI E RESPONSABILITÀ CIVILE**

### **ABSTRACT**

Nell'anno accademico 1969-70 la tesi di laurea in giurisprudenza di Gianfranco de Bertolini era, almeno in base ai dati che possono oggi compulsarsi attraverso le moderne banche dati bibliografiche, la prima analisi giuridica che affrontava sistematicamente il tema delle regole che presiedono all'allocazione dei danni occorsi sulle piste da sci, un argomento che all'epoca solo timidamente faceva le sue prime apparizioni sui repertori di giurisprudenza, Quasi 45 anni dopo questa tesi merita di essere ripubblicata in veste digitale in *open access* sul WEB per almeno due motivi.

Primo, si tratta di un lavoro di ricerca inedito e originale che riveste un'evidente importanza storica per quanti studiano oggi un tema oggi routinariamente dibattuto nei tribunali, essendo al centro di un contenzioso in continuo sviluppo. In secondo luogo, leggendo le pagine di questo allor giovanissimo autore, il lettore vi troverà un'analisi giuridica che anticipa di almeno un dccennio le coordinate del dibattito sul tema della responsabilità civile nella pratica dello sci, con spunti decisamente originali che solo molti anni dopo troveranno modo di emergere nell'analisi dottrina e giurisprudenziale, a conferma – se non altro – delle doti di analisi che l'autore della tesi in parola ha poi avuto modo di mettere in evidenza nel corso della sua fortunata carriera di giurista pratico.

### **PAROLE CHIAVE**

Responsabilità civile, Sci, Sport, Maestri e scuole di sci

### **Informazioni sull'autore**

Gianfranco de Bertolini (e-mail [gianfranco@de-bertolini.it](mailto:gianfranco@de-bertolini.it)), si è laureato in giurisprudenza nel 1970 presso la Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Ferrara con la supervisione del prof. Paolo Forchielli. Oggi è un avvocato (Foro di Trento) ed è autore di *La responsabilità di maestri e scuole di sci*, in U. Izzo (a cura di) *La montagna*, I volume del *Trattato sulla responsabilità civile e penale degli sport del turismo*, Giappichelli, Torino, 2013. Le opinioni espresse in questo paper e i possibili errori sono attribuibili esclusivamente all'autore..

# LA PRIMA TESI DI LAUREA ITALIANA IN TEMA DI SCI E RESPONSABILITÀ CIVILE

## PREFAZIONE

di Umberto Izzo

Nell'anno accademico 1969-70 la tesi di laurea in giurisprudenza di Gianfranco de Bertolini era, almeno stando ai dati oggi compulsabili attraverso le moderne banche dati bibliografiche, la prima riflessione che affrontava sistematicamente i problemi e l'intersecarsi delle regole che presiedono all'allocazione dei danni occorsi sulle piste da sci, un argomento che all'epoca solo timidamente faceva le sue prime apparizioni sui repertori di giurisprudenza, Quasi 45 anni dopo questa tesi merita di essere ripubblicata in veste digitale in *open access* sul WEB per almeno due motivi.

*In primis*, si tratta di un lavoro di ricerca inedito e originale che riveste un'evidente importanza storica per quanti approfondiscono un tema oggi routinariamente dibattuto nei tribunali, essendo al centro di un contenzioso in costante sviluppo. In secondo luogo, leggendo le pagine di questo allora giovanissimo autore, il lettore vi troverà un'analisi giuridica che anticipa di almeno un decennio le coordinate del dibattito sul tema della responsabilità civile nella pratica dello sci, con spunti decisamente originali, che solo molti anni dopo avranno modo di emergere nel dibattito dottrinario e giurisprudenziale, a precoce conferma – se non altro – delle doti di analisi che l'autore della tesi in parola ha poi avuto modo di mettere in evidenza nel corso della sua fortunata carriera di giurista pratico.

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FERRARA

Facoltà di Giurisprudenza

TESI DI LAUREA

# La responsabilità civile nell'infortunio sciistico

Relatore:

Ch.mo Prof. PAOLO FORCHIELLI

Laureando:

GIANFRANCO DE BERTOLINI

ANNO ACCADEMICO 1969 - 1970



# LA RESPONSABILITÀ CIVILE NELL'INFORTUNIO SCIISTICO

*Gianfranco De Bertolini*

## **INTRODUZIONE** 12

1. Lo sci come fenomeno sportivo
2. Lo sci come fenomeno di massa
3. Rilevanti aspetti psicobiologici dello sci
4. Il diritto dello sci

## **CAPITOLO PRIMO** 15

### **La responsabilità dello sciatore nei confronti degli altri sciatori**

1. La collisione fra sciatori
2. La questione della codificazione delle regole di condotta
3. Inammissibilità dell'applicazione analogica delle norme sulla circolazione stradale
4. Applicazione delle norme generali sull'illecito civile in materia di responsabilità derivante da collisione fra sciatori
5. Natura delle responsabilità inerenti ai danni da collisione
6. I soggetti
7. Il nesso di causalità materiale
8. La diligenza richiesta allo sciatore
9. I "decaloghi"
10. Natura delle norme dei "decaloghi" nel nostro ordinamento
11. La colpa
12. I principi applicati dalla giurisprudenza e recepiti nei "decaloghi"
13. Altre ipotesi di responsabilità a carico dello sciatore

## **CAPITOLO SECONDO** 37

### **La responsabilità in materia di mezzi meccanici di risalita**

1. I mezzi meccanici in uso
2. La situazione legislativa nei paesi alpini
3. La legislazione italiana
4. Ammissibilità del concorso di responsabilità contrattuale ed

9

extracontrattuale per il danno cagionato allo sciatore da infortunio  
occorso durante il trasporto

5. I soggetti responsabili
6. L'osservanza delle prescrizioni ufficiali e le responsabilità del concessionario e del personale
7. Inapplicabilità dell'art. 2050 c.c.
8. Applicabilità dell'art. 2051 c.c.
9. Contenuto della responsabilità del vettore nel trasporto con mezzi meccanici di risalita
10. Inizio e termine del viaggio nel trasporto eseguito con mezzo in continuo movimento
11. Attività collaterali al trasporto
12. Obblighi del vettore
13. Il trasporto a mezzo di sciovia
14. Disposizioni particolari in materia di sciovie

## **CAPITOLO TERZO**

50

### **La responsabilità inerente alla manutenzione e alla sicurezza delle piste**

1. Premessa
2. Orientamenti legislativi nei paesi alpini
3. La situazione della legislazione in Italia
4. La pista
5. Obbligazioni inerenti all'allestimento di terreni per la discesa con gli sci
6. L'obbligo di apprestamento e manutenzione della pista.
7. L'attività pubblicitaria e gli effetti che ne derivano in relazione all'obbligo di manutenzione della pista.
8. L'obbligo di sicurezza
9. Contenuto e limiti dell'obbligazione di sicurezza.
10. Classificazione delle piste.
11. La segnalazione.

## **CAPITOLO QUARTO**

62

### **La responsabilità per i danni causati dalla caduta di valanghe**

1. Aspetti generali
2. L'obbligo di sicurezza preventiva

10

3. L'obbligo di risarcimento dei danni
4. L'obbligo di soccorso

## **CAPITOLO QUINTO** 66

### **Responsabilità dei maestri di sci e delle guide**

1. Le norme sulle guide e i maestri di sci
2. Responsabilità dei maestri di sci nei confronti degli allievi
3. Responsabilità dei maestri di sci per i danni causati dagli allievi al  
altri sciatori
4. Responsabilità delle guide e maestri di sci relativamente ad attività  
sci-alpinistiche
5. Il rischio e il consenso dell'avente diritto
6. Applicabilità dell'art. 2050 c.c.

## **CAPITOLO SESTO** 72

### **Responsabilità per i danni cagionati in occasione di manifestazione sportiva**

1. Norme in materia di manifestazioni sportive
2. Responsabilità degli organizzatori
3. Responsabilità dei concorrenti

## **CAPITOLO SETTIMO** 75

### **Giurisdizione e competenza per le cause relative a rapporti costituiti per effetto di infortunio sciistico**

1. Premessa
2. Norme regolatrici dei rapporti e del processo
3. Inderogabilità convenzionale della giurisdizione e della  
competenza
4. Giurisdizione rispetto allo straniero
5. Applicazione delle norme espone in materia di infortunio sciistico

## **NOTE AL TESTO** 78

## **BIBLIOGRAFIA** 91

11



# LA RESPONSABILITÀ CIVILE NELL'INFORTUNIO SCIISTICO

## INTRODUZIONE

### 1) Lo sci come fenomeno sportivo.

Nel corso dei colloqui sul diritto dello sci tenuti a Chamonix il 9 novembre 1969, sotto l'egida della Federazione Internazionale Sport Invernali, uno dei partecipanti, Philippe Gaussot, nella sua relazione sulla responsabilità derivante dalla pratica dello sci, ebbe a dare di questo sport una definizione che riportiamo testualmente, dal momento che bene ne evidenzia le caratteristiche: *“Si tratta di uno sport individuale da praticarsi su un vasto terreno, dove non sempre è facile stabilire limiti e contorni; esige nel suo aspetto alpinistico attuale e moderno (quale si presenta ai massimi vertici nelle gare olimpiche o di livello mondiale) dei mezzi di risalita meccanici. È sport di evoluzione, cioè essenzialmente fatto di movimenti e spostamenti continui, da parte di centinaia di persone sullo stesso terreno”.* ( 1)

Viene posto con ciò in luce il clima che potremo definire di libertà proprio di questo sport, che si manifesta nella vastità dell'ambiente e nell'impossibilità di stabilire limiti ben precisi sui terreni ove vien praticato, e , per quanto riguarda le modalità del movimento, nell'inaccettabilità di rigidi criteri atti a preordinarle. Da notare ancora, per l'aspetto tecnico sportivo, il carattere strettamente individuale.

### 2) Lo sci come fenomeno di massa.

Ma, puntualizzando l'esigenza dei mezzi di risalita meccanici, vien posto in rilievo dal Gaussot come nel suo aspetto discesistico moderno, proprio delle discipline alpine, lo sci abbia assunto una rilevanza che va ben oltre il momento puramente sportivo, investendo, pel tramite dell'industria turistica, l'assetto economico di intere regioni, ed esigendo la creazione di strutture e servizi che, estendendosi al di là del solo apprestamento dei mezzi di risalita, si sintetizzano in quel vasto complesso organizzativo che è la stazione invernale.

Di pari passo con l'incidenza economica del fenomeno si estende quella sociale: basti pensare al collegamento con l'impiego del tempo libero, con i problemi connessi alla salvaguardia dell'ambiente naturale, alla tutela della salute pubblica, al mantenimento dell'ordine reso precario sulle piste, sulle strade, ed in definitiva, nell'intero territorio interessato dall'affluenza contemporanea di un gran numero di persone.

Alcuni dati in proposito possono fornire un'idea delle dimensioni del fenomeno: in Italia il numero degli sciatori vien calcolato a circa 2.000.000 con

un incremento annuo del 20% e circa 70.000 iscritti alla Federazione Italiana Sport Invernali ( 2 ) ; in Francia gli iscritti alla Federazione sono circa 600.000; negli Stati Uniti uno studio sullo sviluppo a lunga scadenza dei settori industriali ha indicato l'industria collegata allo sci come la seconda, in ordine alle prospettive future, subito dopo l'industria elettronica, e, presumibilmente in vista di tali prospettive, il gruppo IBM ha acquistato una delle più note fabbriche di sci statunitensi, la Head.

Nella lontana Cina Nazionalista la Federazione Sport Invernali conta ben 100.000 iscritti. ( 3 )

Lo sci dunque sta assumendo dimensioni imponenti in tutto il mondo.

### 3) Rilevanti aspetti psico-biologici dello sci.

Accanto a quelle suindicate vogliamo richiamare l'attenzione su di un'ulteriore caratteristica dello sci, che ci pare di una certa importanza ai fini di un'esatta valutazione e comprensione in ordine ad alcune questioni di carattere giuridico, inerenti principalmente al tema delle norme da applicare in materia di responsabilità ed al tema della definizione di alcune regole di prudenza.

I biologi moderni analizzando la traiettoria degli organismi nell'ambiente sotto l'aspetto dei meccanismi di autocontrollo degli animali, hanno distinto due gruppi di sistemi: l'uno, detto di feed-back o retroazione consistente in una successione di prove e correzioni dell'errore, in più o meno rapida sequenza; l'altro, detto di feed-forward o preazione, indipendente dall'errore e da sue eventuali correzioni, essendo la traiettoria predeterminata rispetto al suo inizio. Esempifichiamo con due situazioni che particolarmente ci interessano: la guida di un'auto – veicolo e la discesa con gli sci.

Nel primo caso abbiamo un esempio di feed-back in cui l'errore assume una funzione sottile e determinante; il pilota continuamente tiene d'occhio un riferimento, come la linea bianca o il bordo della strada, e sorvegliando l'angolo di visuale attimo per attimo ne compensa le variazioni con movimenti dello sterzo, che difatti ben raramente rimane fermo nelle sue mani.

Lo sciatore al contrario utilizza sistemi di pre-azione privi di errore, allo stesso modo di un trapezista o di uno scoiattolo; attraverso un fulmineo lavoro telemetrico degli occhi deve valutare conformazione del terreno e distanza degli ostacoli che sta per affrontare e dosare precedentemente lo sforzo muscolare con decisione priva di errore.

L'errore eventualmente commesso nella decisione ovvero la ritardata percezione dell'ostacolo, quale una cunetta, attraverso i recettori muscolari e tendinei anziché attraverso gli occhi, non consentono più di correggere l'equilibrio del sistema dinamico, mancandone il tempo per il sistema analizzatore sensoriale. (4)

Ciò dà ragione delle caratteristiche peculiari del movimento dello sciatore e spiega il rischio di tale sport, rischio connesso all'inevitabilità della caduta praticamente anche per lo sciatore più abile. Ne segue un duplice rilievo giuridico: da una parte un fondamento obbiettivo di carattere psichico e biologico per respingere l'applicazione analogica di regole attinenti ad altri fenomeni, quali quelli della circolazione dei veicoli, dall'altra la necessità di valutare in modo peculiare le norme di prudenza, perizia e diligenza ai fini dell'indagine sull'elemento psicologico dell'illecito.

#### 4) Il diritto dello sci.

È necessaria conseguenza dell'importanza assunta dallo sci, sotto i vari aspetti esaminati, l'interesse sempre maggiore dei giuristi in proposito, manifestatosi attraverso un rilevante numero di conferenze e convegni ed attraverso la creazione di organismi giuridici internazionali per lo studio delle varie questioni, tra i quali spicca per l'impegno e per la competenza dei propri membri, provenienti da tutte le nazioni in cui lo sci è praticato, il "Comitè Juridique" della Federazione Internazionale Sport Invernali (F.I.S.).

Risale all'iniziativa di tale organismo pure la creazione di un centro per la raccolta di dati e notizie sul diritto dello sci presso il Prof. Charpentier, della Facoltà di Diritto dell'Università di Grenoble, cui tale incarico è stato conferito nell'aprile del 1967.

La magistratura da parte sua sempre più spesso è chiamata a decidere su questioni riguardanti lo sci, soprattutto relative a responsabilità per infortuni.

Sicché, estendendosi l'interesse ed il campo dello studio, si è cominciato a parlare di "diritto dello sci", con espressione usata sempre più frequentemente, e che riteniamo accettabile nella pratica purché se ne rilevino i limiti.

Non si tratta infatti di un complesso di norme speciali, dal punto di vista del diritto positivo, né di una vera e propria disciplina che, nel più vasto ambito della scienza giuridica, faccia uso di metodi e principi propri e distinguibili.

L'individualità del diritto dello sci può profilarsi dunque soltanto in relazione ai fenomeni materiali considerati; si tratta di una specializzazione determinata dalle caratteristiche della materia trattata, materia alla quale di volta in volta si applicheranno i principi propri delle varie branche del diritto, dal civile al penale all'amministrativo e così via, ma non principi particolari e specifici.

\* \* \*

## CAPITOLO I

### LA RESPONSABILITÀ DELLO SCIATORE NEI CONFRONTI DEGLI ALTRI SCIATORI

#### 1) La collisione tra sciatori.

Il problema della responsabilità civile nel campo dello sci si è posto innanzitutto all'attenzione della dottrina e della magistratura, specie nei paesi alpini, in relazione all'infortunio causato da collisione, che si presenta come causa di danno circa nel 35% degli incidenti che accadono sulle piste. ( 5 )

Ciò è dovuto ad una diminuzione degli incidenti causati da semplice caduta (grazie anche all'adozione di nuovi materiali e di nuovi mezzi di sicurezza), ma in parte anche ad un effettivo aumento numerico delle collisioni correlativo all'affollamento delle piste.

Significativo in questo senso è pure il dato fornito dalla Federazione Francese Sport Invernali che ha registrato tra il 1967 ed il 1970 una diminuzione del 12% sul totale degli incidenti subiti dai proprio iscritti, mentre nel 1969 ben 2000 dei 6000 incidenti segnalati sono stati determinati da collisione. ( 6 )

#### 2) La questione della codificazione delle regole di condotta.

Constatato il fatto, si è posto nell'ambiente giuridico e sportivo interessato, sul piano internazionale, il problema di codificare un complesso di norme dirette a disciplinare la circolazione degli sciatori; avuto riguardo anche a quanto fatto in materia di circolazione dei veicoli e dopo aver constatato l'inesistenza di norme particolari da applicarsi alla materia.

Fin dal 1960 ( 7 ) si erano formate al proposito due opposte correnti. L'una, richiamandosi all'alto numero degli incidenti da collisione ed al costante peggioramento della situazione, sosteneva la necessità e l'opportunità della codificazione e affermava che la norma, soprattutto penale, sorretta dalla presenza sui campi di neve di organi della polizia, sarebbe stata gradita a chi possiede un alto senso civico e necessaria per chi tale senso non ha; l'altra, al contrario, si mostrava convinta dell'inopportunità di emanare norme giuridiche, ritenendo sufficienti quelle già esistenti nei vari ordinamenti e di carattere generale.

Questa seconda corrente si richiamava alla libertà dello sport; al fatto che la presenza della polizia sarebbe riuscita oltremodo sgradita ad un gran numero di sciatori; che rigide norme avrebbero svuotato lo sci delle soddisfazioni sue proprie, rivelandosi in definitiva controproducenti. ( 8 )

Ed alla fine è stato questo l'atteggiamento nei confronti della codificazione che ha prevalso, sia negli ambienti giuridici che in quelli sportivi: atteggiamento seguito anche dal legislatore, che in nessuno dei paesi interessati ha sino a questo momento emanato norme particolari in materia. ( 9 )



Se tuttavia è escluso il ricorso ad una codificazione, non per questo si nega la validità delle norme di prudenza che sono state elaborate da dottrina e giurisprudenza al fine di chiarire, nell'ambito dei principi generali, quali comportamenti configurino una colpa a carico dello sciatore e quali no.

3) Inammissibilità dell'applicazione analogica delle norme sulla circolazione stradale.

Alla luce di quanto esposto nell'introduzione, riteniamo di dover rifiutare pure il richiamo fatto al fenomeno della circolazione stradale, materia che solo ad uno sguardo superficiale può presentare aspetti tali da giustificare l'applicazione analogica delle relative norme al comportamento degli sciatori; diverso è il clima psicologico e l'ambiente delle due attività, diversi gli interessi soddisfatti e quelli connessi, opposti i meccanismi biologici di cui si valgono rispettivamente lo sciatore ed il conducente di veicoli.

Tutte considerazioni che, a nostro avviso, escludono si versi nell'ipotesi di casi simili o di materie analoghe che giustificano il ricorso all'analogia, a sensi dell'art. 12, comma II, delle disposizioni sulla legge in generale. ( 10 )

Può costituire una riprova di quanto sosteniamo la constatazione che, attraverso una più matura considerazione delle caratteristiche dello sci, alcune norme già contenute nella formulazione del 1963 dei "decaloghi dello sciatore" – che esporremo nel seguito – sono poi scomparse nelle successive compilazioni del 1967.

Alludiamo segnatamente alle norme che affermavano il diritto di precedenza per chi previene dalla destra e l'obbligo di favorire il sorpasso a carico del sorpassando: regole, scopertamente mutate dalla disciplina della circolazione stradale che, non a caso, hanno dimostrato successivamente nel campo dello sci la loro inadeguatezza.

Ma se impossibile si rivela il ricorso alle norme di comportamento dettate per la circolazione stradale, ancora più assurda appare l'applicazione, del resto praticamente impossibile, di altre norme, quali quelle inerenti al rilascio della patente, ai vari sistemi di segnalazione da parte del conducente e simili.

Infine parimenti impossibile, in quest'ordine di valutazione, si svela a nostro avviso anche la pretesa applicazione dell'art. 2054 C.C., soprattutto in relazione alla responsabilità del proprietario del veicolo (che nella specie dovrebbe essere il proprietario degli sci), pur isolatamente sostenuta da qualche esperto. ( 11 )

4) Applicazione delle norme generali sull'illecito civile in materia di responsabilità derivante da collisione fra sciatori.

In conseguenza delle considerazioni svolte, le norme applicate in materia di infortuni connessi alla pratica dello sci in tutti i paesi dell'arco alpino sono

quelle generali sull'illecito civile; nella Germania Federale i §§ 823/826 BGB; nella Confederazione Elvetica i §§ 1294/1295 ABGB; in Francia gli artt. 1382/1383 C.C.; in Austria l'art. 41 OR.

Nel nostro ordinamento, infine, tutte le disposizioni dettate per la responsabilità extracontrattuale e segnatamente l'art. 2043 C.C.

L'interpretazione di questa norma comporta la soluzione di ardui e svariati problemi giuridici, cui possiamo accennare solo brevemente, sulla base delle principali posizioni dottrinali emerse dagli studi di generazioni di giuristi.

Preliminarmente si pone il problema di definire in modo soddisfacente la figura dell'illecito, nella quale far rientrare le diverse fattispecie tradizionalmente ascritte a questo campo.

La prospettiva più comprensiva avanzata dalla dottrina riconduce il concetto di illecito alla disformità o divergenza tra il fatto ed il diritto, sino ad affermare che l'illecito rappresenta il rovescio del diritto ed addirittura il suo fallimento. ( 12 )

Per quanto esatta, questa concezione non è tuttavia esauriente e richiede l'attribuzione di un più preciso contenuto, cui si è ritenuto di poter attingere con l'introduzione della nozione di anti-giuridicità. ( 13 )

Ma anche tale nozione si rivela come troppo vaga, ed ha dato luogo all'elaborazione di concezioni diverse e talora contraddittorie.

Per quanto riguarda l'oggetto da qualificarsi come anti-giuridico, si è avanzata da una parte la concezione che ravvisa come tale solo l'atto umano che trasgredisce il precetto giuridico ( 14 ) (anti-giuridicità c.d. soggettiva), mentre altri considera anti-giuridico ogni fatto contrario al diritto ( 15 ) (anti-giuridicità c.d. oggettiva).

Dissidio che in altra veste si ripropone quando si passa a considerare l'accezione del concetto di "diritto" cui è necessario far capo per determinare l'altro termine del confronto, termine che la concezione oggettiva identifica invece nell'altrui diritto soggettivo. ( 16 )

Ed ancora, in senso diverso, si distingue tra anti-giuridicità in senso formale, corrispondente al momento della trasgressione del precetto, e anti-giuridicità in senso materiale in riferimento al contrasto tra il fatto e l'interesse tutelato dalla norma. ( 17 )

Altri, nell'ambito del diritto penale, vede l'anti-giuridicità come carattere distintivo del reato. ( 18 )

In considerazione di queste incertezze l'indagine s'è volta in altra direzione, passando all'esame della diversa destinazione delle norme giuridiche, distinte in norme primarie, di carattere precettivo, contenenti l'imposizione del divieto di un certo comportamento, e norme secondarie, di carattere sanzionatorio, predisponenti adeguate misure a carico di chi un tal divieto trasgredisce. ( 19 )

In questa luce si qualificano "illeciti" i fatti contemplati nelle norme primarie come fatti vietati, che assumono rilievo per il diritto in quanto appunto proibiti;

sul piano formale vengono evidenziati il divieto di agire e gli effetti sanzionatori della norma; mentre dal punto di vista materiale si pongono come illeciti solo gli atti dell'uomo.

Restringendo l'indagine al campo del diritto civile riteniamo dunque, in conseguenza di quanto fino ad ora esposto, sia da accettare la seguente definizione dell'illecito, data dal F. Santoro-Passarelli:

*“La categoria degli atti illeciti è costituita da quei fatti volontari, positivi o negativi, che violino un dovere, specifico o generico di comportamento del soggetto agente. La nota differenziale di questa categoria è che essi sono vietati dall'ordinamento; perciò, una volta compiuti, essi producono conseguenze giuridiche non conformi, ma contrarie all'interesse del soggetto agente”.* ( 20 )

A seconda poi che l'illecito consista nell'inadempimento di una obbligazione e si ponga quindi nell'ambito di un diritto relativo, ovvero si ponga come lesione di altro diritto soggettivo, la legge distingue tra illecito contrattuale ed illecito extracontrattuale; giungiamo così all'art. 2043 C.C. che per la seconda ipotesi parla di 'fatto illecito'.

Siamo ora in grado di meglio definire la portata di questa norma, che si presenta dal punto di vista precettivo come la riaffermazione codificata del principio “alterum non laedere”, principio tuttavia di contenuto troppo vago, cui necessariamente si deve attribuire un preciso significato attraverso il riferimento a norme che impongono specifici divieti. ( 21 )

Si pone di conseguenza in primo piano la parte sanzionatoria della norma la quale, in presenza di un “danno ingiusto”, mette a carico del soggetto autore del fatto doloso o colposo (quindi si tratta unicamente di un soggetto umano) l'obbligazione di risarcimento del danno. ( 22 )

Nell'assoggettamento del danneggiante al danneggiato attraverso la costituzione di un rapporto di credito si delinea il fenomeno della responsabilità, che, in relazione allo speciale potere attribuito al creditore sui beni del debitore a garanzia del proprio credito a sensi dell'art. 2740 C.C., si qualifica nella fase conclusiva come responsabilità patrimoniale.

##### 5) Natura delle responsabilità inerenti ai danni da collisione.

Orbene, in quanto derivante dall'applicazione dell'art. 2043, la responsabilità in oggetto indubbiamente si qualifica come responsabilità diretta, inerente ad un fatto proprio del soggetto cui viene addossata, e soggettiva, cioè fondata sulla colpa del medesimo soggetto.

A nostro avviso si tratta ancora di responsabilità diretta e soggettiva, aggravata dalla presunzione di colpa con possibilità di fornire la prova liberatoria, sia nel caso previsto dagli articoli 2047, I comma e 2048, ricorrendo in tali norme il paradigma della “culpa in vigilando”, sia nelle ipotesi degli artt. 2050 e 2051, nei quali pure è invertito l'onere della prova della colpa.

Particolari ipotesi di responsabilità da fatto lecito sono pure quelle degli artt. 2045, sullo stato di necessità, e 2047 II comma, sull'incapace d'intendere e di volere, che prevedono degli indennizzi a favore del danneggiato pur mancando un comportamento illecito da parte del danneggiante.

6) I soggetti.

Anche al riguardo dei soggetti trovano applicazione le norme generali; da notare comunque la frequenza con cui si presentano fattispecie dannose in cui sono coinvolti dei minori, in veste di autori del danno, data la giovane età di molti sciatori.

Si verificheranno allora le seguenti ipotesi:

3. se il soggetto è privo di capacità di agire verserà in una delle ipotesi dell'art. 2048, per cui si darà luogo a responsabilità del soggetto tenuto alla sorveglianza, da affiancarsi a quella del minore, se non venga fornita da parte del sorvegliante la prova di non aver potuto impedire il fatto;
4. se il soggetto danneggiante, per presunzione di legge ( 23 ) o per accertamento da parte del giudice, risulta privo della capacità di intendere e di volere al momento in cui il fatto è commesso, per cui ne vien meno l'imputabilità, verrà applicato l'art. 2047 nelle sue due ipotesi e, qualora esista un soggetto tenuto alla sorveglianza, costui sarà responsabile per colpa in vigilando, se non fornisca la prova di non aver potuto impedire il fatto; se tale soggetto non esista, potrà farsi luogo ad indennizzo nei termini previsti dal II comma dell'art. 2047.

7) Il nesso di causalità materiale.

Nulla di particolare ci sembra di dover rilevare a proposito del nesso di causalità materiale: si tratterà di valutare ed analizzare con la tecnica più adatta alle circostanze i rapporti di causa ed effetto esistenti tra il comportamento dei soggetti ed i danni verificatisi, procedendo quindi alla valutazione ed alla selezione di tali rapporti ai fini di individuare quelli rilevanti per il diritto, secondo le normali regole della causalità giuridica nella responsabilità extracontrattuale.

8) La diligenza richiesta allo sciatore.

Il problema della diligenza richiesta ad un soggetto, nel porre in atto una condotta idonea ad evitare il danno, è strettamente collegato a quello del grado della colpa rilevante al fine di determinare la sussistenza di responsabilità.

La tradizione distingue, fin dal diritto romano, tra colpa grave, colpa lieve e colpa lievissima; questa distinzione, rilevante rispetto all'inadempimento nel campo negoziale, è stata estesa anche a quello della responsabilità extracontrattuale, ed a lungo, in tale ambito, si è ritenuto indiscutibile il

principio “in lege Aquilia et levissima culpa venit”, affermando l’esistenza della responsabilità per il danno da illecito ogni volta che l’azione fosse rapportabile ad una libera determinazione della volontà, a nulla rilevando che la mancanza da parte dell’agente fosse di entità minima. ( 24 )

Ma questa posizione è stata superata dalla dottrina più recente, che ha posto in luce come nel nostro ordinamento non si possa prescindere dal considerare l’uomo nella sua effettiva realtà esigendo da lui un comportamento superiore alle normali capacità di previsione e di osservazione. ( 25 )

È stato posto ulteriormente in rilievo come sia in realtà inutilizzabile il concetto di colpa lievissima: ammesso che un soggetto abbia adottato nel caso concreto la massima diligenza, è sempre ipotizzabile da parte sua un comportamento più avveduto e previdente, in modo tale che il limite della colpa sfuma e diviene indefinibile il grado di diligenza cui è tenuto l’agente al fine di liberarsi dalla responsabilità.

Di conseguenza la diligenza richiesta non può essere che quella del buon padre di famiglia, intesa come comportamento adeguato al principio dell’ “id quod prelumque accidit”, corrispondente al metro della normalità e della regolarità; metro che è fatto proprio anche dal C.C. nell’art. 1176, e da adottarsi con riferimento alla situazione concreta, che può richiedere anche all’uomo medio una maggiore o minore attenzione, ad esempio in considerazione della natura dell’attività svolta. ( 26 )

Questi principi ci sembrano esattamente applicati per quanto riguarda lo sci nella seguente pronuncia giurisprudenziale: *“nello svolgimento di attività sportive quali lo sci la generica e comune prudenza deve affinarsi, atteso che lo sport medesimo richiede abilità, perizia e padronanza del mezzo di cui l’uomo si serve, qualità che debbono fa presumere in chi esercita un simile sport una preparazione ed una competenza particolari”*. ( 27 )

L’esigenza di una prudenza particolarmente affinata nell’esercizio dello sci ci sembra valida, purché la si intenda sempre in rapporto a quanto richiesto al buon padre di famiglia in veste di sciatore, diligenza media dunque, da valutarsi in relazione all’attività svolta.

#### 9) I “decaloghi”.

Il discorso sulla diligenza richiesta allo sciatore si conclude con quello sul valore di talune regole di prudenza, affermatesi attraverso l’elaborazione giurisprudenziale e raccolte nei cosiddetti “decaloghi”.

Seppure il rifiuto di una codificazione delle regole sulla circolazione degli sciatori appaia per ora definitivo, ciò nondimeno per impulso dei fatti stessi si sono fermate delle regole dirette a definire le fondamentali norme di un prudente comportamento sui campi di sci; la più vigorosa spinta è forse stata

quella impressa dalla giurisprudenza dei vari paesi alpini che ha raggiunto, in perfetta indipendenza, risultati sorprendentemente coincidenti. ( 28 )

Vari organismi nazionali ed internazionali hanno preso le mosse da tali risultati per elaborare un complesso di principi semplici ed adatti alla divulgazione, sintetizzati e pubblicati sotto forma di “decaloghi” per lo sciatore, e simili.

Ricordiamo tra le elaborazioni di questo genere il nonalogo dell’associazione degli avvocati germanici, le regole del Comitato delle stazioni francesi per gli sport invernali, quelle della Commissione svizzera per la prevenzione degli incidenti da sci, della U.S. Ski Association, della Nationale Ski Patrol Sistem Inc., della National Ski Areas Association, del Professional Ski Instructors of America, del Prof. Kleppe dell’Università di Colonia. ( 29 )

In Italia, in particolare, è entrato ufficialmente in vigore il 15 dic. 1963 per iniziativa del Panathlon Internazionale il “decalogo dello sciatore”, ancora ispirato alle norme della circolazione stradale ( 30 ) , e successivamente sono stati emanati pressoché contemporaneamente e con lo stesso contenuto il “decalogo internazionale dello sciatore”, enunciato dal Panathlon Internazionale al VII convegno sulla sicurezza dello sciatore (Courmayeur 10-12 marzo 1967), e le “regole per la condotta dello sciatore”, approvate dal Comitato giuridico della F.I.S. a Parigi il 15 aprile 1967 e dal 27° Congresso Generale della F.I.S. a Beyrouth il 19 maggio 1967. ( 31 )

Tali regole, che hanno assorbito il precedente “decalogo dello sciatore”, presentano delle differenze ed una individualità notevole rispetto alle regole sulla circolazione stradale e sono in pratica osservate dagli sciatori in tutto il mondo.

#### 10) Natura delle norme dei decaloghi nel nostro ordinamento.

L’applicazione delle regole ha dato luogo anche in Italia, sia da parte degli sciatori che da parte dei magistrati, alla domanda: ma che natura rivestono tali norme?

A riguardo delle regole emanate dalla F.I.S. si può osservare come siano state logicamente adottate pure dall’affiliata Federazione Italiana Sport Invernali, che nell’ambito nazionale si pone come organo mediante il quale il Comitato Olimpico Nazionale Italiano attua i propri fini istituzionali nel campo dello sci; al C.O.N.I. a sua volta è attribuito, unitamente alla natura di Ente Pubblico, il controllo sull’attività sportiva sensi della L. 16.2.1942 n. 426.

Per tal via si potrebbe attribuire natura regolamentare alle norme sullo sci, ma anche ammettendo un tal potere nel C.O.N.I. non vediamo come potrebbe venire esteso oltre l’attività agonistica ed oltre gli atleti iscritti alla Federazione: e quindi in un ambito nel quale le regole perderebbero significato e costituirebbero spesso un controsenso.

Inoltre le regole, allo stato attuale, non sono recepite ufficialmente nei regolamenti della Federazione, ed il fine della loro diffusione è quello di creare una autodisciplina da parte degli sciatori e non quello di stringere vincoli giuridici, sia pure tra i soli iscritti alla F.I.S.I.

Il valore attribuito alle norme dagli stessi sciatori è poi in generale quello che si dà alle regole di prudenza e non quello propriamente giuridico con cui vengono osservate altre norme, quali sono ad esempio quelle sulla circolazione stradale.

Ed anche a noi sembra che il modo più corretto di considerare le regole sia quello di collegarle ai principi generali sulla “negligenza, imperizia o imprudenza” di cui all’art. 43 C.P. L’imprudenza, imperizia e negligenza, infatti, logicamente presuppongono delle regole metagiuridiche la cui osservanza è necessaria perché un dato comportamento si possa definire diligente e prudente.

Per lo sci tale insieme di norme si è appunto precisato attraverso l’opera della magistratura e degli organismi tecnici e giuridici internazionali meglio qualificati, ed in ciò appunto consiste l’autorità dei principi enucleati.

Con i ‘decaloghi’ ci troviamo quindi al cospetto di regole di prudenza da considerare ai fini della valutazione della colpa e da misurare col metro della diligenza del buon padre di famiglia; né d’altra parte possono ritenersi come un complesso esclusivo, tale da chiudere la porta alla considerazione di altre norme di diligenza, prudenza e perizia eventualmente violate nel caso concreto o non ricomprese nei ‘decaloghi’.

Non si può, di conseguenza, che consentire col principio esposto assai chiaramente dalla Corte Suprema in sede penale: *“Nella specie il Decalogo dello sciatore ... dispone che ... E se è innegabile che le anzidette norme, come tutte le altre di comportamento formulate dagli organi sportivi e divulgate in speciali opuscoli, specialmente per i dilettanti ed i principianti, non possono porsi sul piano giuridico degli ordini e discipline, secondo la previsione dell’art. 43 C.P., è tuttavia altrettanto innegabile che esse hanno valore di regole di comune prudenza che ciascun praticante non può ignorare né trascurare”*. ( 32 )

#### 11) La colpa.

Dopo quanto esposto nei precedenti paragrafi, riesce piuttosto agevole precisare entro quali limiti si ponga la colpa dello sciatore in rapporto ai danni provocati dalla collisione con altri sciatori.

Posto che lo sciatore come ogni altro soggetto è tenuto ad osservare le regole della prudenza, perizia o diligenza, si ravviserà un comportamento colpevole da parte sua ogni volta che saranno violate le regole di prudenza la cui validità, come abbiamo visto, è sorretta dall’autorità della giurisprudenza e dalla recezione nei “decaloghi”; ma non soltanto queste sono le regole che lo sciatore deve osservare.

Il suo comportamento sarà infatti colpevole ogni volta che verrà meno agli obblighi rientranti nella diligenza dell'uomo medio, del buon padre di famiglia in veste di sciatore, obblighi il cui contenuto si precisa o definisce di volta in volta in relazione alla situazione specifica.

12) I principi applicati dalla giurisprudenza e recepiti nei 'decaloghi'.

1° - Rispetto per gli altri: ogni sciatore deve comportarsi in modo da non mettere in pericolo la persona altrui o provocare danno.

Passiamo ora all'esame del concreto contenuto dei principi enucleati dalla giurisprudenza e recepiti dai 'decaloghi', cominciando da quello che impone il rispetto dell'altrui persona e così suona: "ogni sciatore deve comportarsi in modo da non mettere in pericolo la persona altrui o provocare danno".

Il Kleppe ( 33 ) critica questa regola considerandola eccessivamente estesa e ritenendo sia necessario specificarla: in effetti si può vedervi una generica riaffermazione del principio del "neminem laedere", con tutti i limiti che comporta; una specie di Fata Morgana che ha per molto tempo illuso e continuerà ad illudere i giuristi, vana sino a che non sia determinata l'altrui sfera giuridica che si ha in dovere di rispettare, definisce tale obbligo il De Cuijss. ( 34 )

Non rientra nei limiti di questo studio discutere il reale contenuto della norma generale, di cui abbiamo accennato anche sopra: mette conto invece rilevare che il suo contenuto è stato ribadito in termini generali e con riferimento allo sci con queste parole dalla giurisprudenza: "*lo sciatore deve osservare il principio generale secondo il quale non si deve, per comportamento colpevole, mettere in pericolo la sicurezza dei proprio simili*". ( 35 )

*"Lo sciatore si deve comportare in modo da non causare danno ad altri, o metterli in pericolo più di quanto sia inevitabile in relazione alle circostanze date di luogo e di tempo"*. ( 36 )

Ma la regola in questione ha un'importanza ulteriore come affermazione di un preciso rifiuto della teoria del rischio accettato ( 37 ) , affacciata a proposito dei danni derivanti dall'esercizio dell'attività sportiva; teoria il cui scopo e valore si manifestano principalmente nell'ambito del diritto penale per individuare una causa di giustificazione nei confronti della norma incriminatrice, quando dall'attività particolarmente violenta e pericolosa connessa a certe pratiche agonistiche derivino dagli eventi configurabili come reato.

Tuttavia non sono mancate le estensioni di detta teoria al campo dell'illecito civile: fuori del nostro paese, il principio è applicato con larghezza negli Stati Uniti, ad esempio, per porre a carico dello sciatore i danni derivanti da difettosa manutenzione della pista. ( 38 )



Ma in generale la giurisprudenza di tutti i paesi interessati respinge l'affermazione dell'assunzione a proprio carico, da parte dello sciatore, dei danni che egli subisca nell'esercizio dello sci.

A nostro avviso, la validità della teoria del rischio accettato deve saggiarsi sulla base delle norme che in un dato ordinamento disciplinano i diritti fondamentali alla vita ed all'integrità fisica e la loro disponibilità o meno da parte del titolare; nel nostro ordinamento norma fondamentale in materia è l'art. 5 del C.C. che tutela il bene dell'integrità fisica, stabilendone l'indisponibilità da parte del titolare; tuttavia non in modo assoluto, ma solamente in relazione ad atti che cagionino invalidità permanente ovvero siano altrimenti contrari alla legge, all'ordine pubblico ed al buon costume.

Il significato della disposizione è quello di porre un limite alla validità del consenso previsto quale causa di giustificazione dall'art. 50 C.P.; consenso, naturalmente del titolare del diritto, che anche in sede civile vale ad escludere l'illecito.

Giusta l'art. 5 C.C. tale consenso è dunque invalido, mancando nel soggetto il potere di disporre del proprio diritto, in rapporto ad atti che cagionino invalidità permanente ovvero violino norme specifiche, ovvero infrangono i generali principi dell'ordine pubblico e del buon costume quando vogliano inderogabilmente tutelare l'integrità fisica.

Quindi, per quanto riguarda lo sciatore, si potrebbe parlare di accettazione del rischio solo in relazione alle lesioni dell'integrità fisica che non cagionino invalidità permanente o non siano causate da atti contrari alla legge, all'ordine pubblico o al buon costume; ed in effetti si verifica in tale ipotesi una forma di esposizione volontaria da parte dello sciatore ai pericoli provenienti non solo dalla propria attività, ma pure da quella altrui, come avviene ad esempio per chi si immette nel flusso della circolazione stradale.

Ma nulla più di ciò si può dire, men che meno affermare poi che tale volontaria esposizione comporti l'attribuzione ad altri del potere giuridico di ledere l'integrità fisica, in quanto disponibile a sensi art. 5 C.C., del soggetto che volontariamente si espone.

Nota il de Cuijis ( 39 ) che il pericolo può essere anche assai intenso, ad esempio nel caso del lancio di coltelli contro sagoma entro la quale si trovi una persona umana, come avviene a scopo di spettacolo, e tuttavia manca pur sempre una disposizione in senso giuridico dell'integrità fisica, manca una volontà del soggetto in tal senso; a differenza di quanto invece avviene in quelli sport, come il pugilato, a carattere fortemente agonistico, in cui il soggetto accetta i colpi che l'avversario riesca ad impartirgli secondo le regole del gioco, nonché le loro dannose conseguenze.

Escludiamo quindi che lo sciatore abbia il potere di accettare il rischio per il danno proveniente da altri in relazione a propri beni indisponibili, quali il bene

della vita ed il bene della integrità fisica nelle ipotesi di cui all'art. 5 C.C., ed escludiamo che una tale accettazione possa dedursi, in relazione a diritti disponibili, dal fatto dell'esposizione volontaria ai rischi dello sci.

Notiamo ancora che una disposizione in tal senso, oltre che contraria ai fini stessi dello sport, potrebbe ritenersi contraria addirittura all'ordine pubblico e rientrare dunque per tale via nella previsione dell'art. 5 C.C.

Non ci pare infatti possibile che l'ordinamento possa ammettere che le piste di sci, frequentate da una massa tanto notevole di persone, divengano il terreno su cui impunemente si dia luogo a manifestazioni di imprudenza che mettono a repentaglio l'altrui persona.

Principi pressoché identici sono affermati negli ordinamenti degli altri paesi alpini, come risulta da alcune pronunzie giurisprudenziali. Si legga ad esempio per la giurisprudenza francese la sentenza della Corte di Grenoble che afferma:

*“Lo sciatore, come il pedone ciclista o automobilista, subisce le conseguenze della propria temerità, ma non manifesta l'intenzione di esonerare i terzi dalle conseguenze dei loro atti; esonero oltretutto viziato da nullità per l'art. 6 del “code civil” per quanto riguarda i danni provocati con colpa o dolo al corpo umano”.* ( 40 )

E per quanto riguarda la giurisprudenza della Germania si veda la seguente precisazione:

*“Lo sciatore non accetta a proprio rischio l'eventualità di essere ferito da altri sciatori, egli accetta i rischi per i pericoli propri di questo sport, ma non il pregiudizio causato da altri”.* ( 41 )

Si aggiunge infine che, evidentemente, quanto sopra vale non solo in rapporto alla responsabilità derivante da collisione, ma pure per tutte le altre forme di responsabilità al cui proposito possa richiamarsi la teoria confutata.

### 13) - 2° - Obbligo di rispettare la natura della pista.

Passiamo ora all'esame del secondo principio elaborato dalla giurisprudenza e recepito nei decaloghi, quello che impone il dovere di rispettare la natura della pista, adeguando ad essa il proprio comportamento.

L'osservanza di questa regola impone allo sciatore un duplice ordine di obblighi; in primo luogo quello di scegliere per le proprie evoluzioni tracciati e terreni che non presentino difficoltà superiori alle proprie capacità tecniche e fisiche; in secondo luogo quello di adottare su percorsi facili, in particolare se destinati a principianti, una condotta che tenga nel debito conto l'inesperienza e la scarsa padronanza degli sci, la limitata velocità e le frequenti cadute di chi percorre abitualmente un tal genere di terreno, nonché l'affollamento determinato dalla facilità del percorso.

L'osservanza della regola è resa attualmente assai agevole dalla presenza in ogni stazione di chiare segnalazioni, situate sia alla base degli impianti di risalita che

lungo le piste, in cui la natura del terreno e le difficoltà del tracciato sono indicate da esperti con criteri validi per la generalità.

È comunque da notare che la difficoltà del terreno varia notevolmente secondo la quantità e la qualità della neve, per cui lo sciatore non deve accontentarsi di quanto indicato in generale, ma, specie se inesperto, dovrà diligentemente informarsi sullo stato di tali elementi variabili.

E questa diligenza dovrà inoltre porsi in opera anche allorquando segnalazioni non esistano in loco: è infatti norma di elementare prudenza per chi si reca in montagna di informarsi precedentemente sul terreno che intende affrontare.

La diligenza richiesta sarà in ogni caso quella media, riferita alla particolare attività dello sci, come sopra rilevato.

Anche a proposito di questo dovere esistono chiare decisioni giurisprudenziali tra cui citiamo le seguenti:

*“Lo sciatore deve rispettare la natura caratteristica della pista, come si trova definita nelle segnalazioni. Uno sciatore provetto non deve sciare velocemente su una pista riservata ai principianti, né, al contrario, un principiante deve avventurarsi senza precauzioni su una pista segnalata difficile ... L’infortunio si verificò su pista blu ( 42 ), la più facile aperta al pubblico, il che impone una discesa a velocità moderata in previsione dell’incontro con altri utenti in possesso di una tecnica sportiva elementare”. ( 43 )*

*“È colpevole lo sciatore che sottovaluta le difficoltà della pista al momento di affrontarla, per cui non è poi in grado di evitare una collisione”. ( 44 )*

*“Tra le regole che incombono allo sciatore figura il rispetto della natura della pista ... Su una pista qualificata facile lo sciatore non deve avventurarsi a velocità eccessiva, ma al contrario mantenere un’andatura tale che possa arrestarsi davanti ad un ostacolo o al bisogno evitarlo”. ( 45 )*

14) - 3° - Padronanza della direzione o della velocità.

Un altro principio recepito nei “decaloghi” è quello che impone allo sciatore di mantenere il controllo della direzione e della velocità: principio costantissimo ed assai applicato, di grande importanza pratica, specie in relazione alla non infrequente presenza sulle piste di coloro che, definiti scherzosamente in Italia “cannibali” ed in Francia “skiards”, si abbandonano al pendio fidando nel “fuggi fuggi” generale più che nella propria capacità.

Naturalmente direzione e velocità vanno stabilite in relazione a molteplici fattori, né sarà sufficiente la caduta e la collisione per dedurre immediatamente l’inosservanza della regola di prudenza, data l’alea cui, come abbiamo rilevato, è sottoposta la discesa; si dovrà invece accertare se velocità e direzione dello sciatore fossero adeguate alla sua abilità, all’eventuale presenza di terzi, alle condizioni della neve.

Ciò è stato esattamente rilevato dal Pretore di Poretta Terme il quale ha stabilito che: *“Il fatto di cadere, di per sé non dimostra imperizia: ogni giorno sciatori pur valorosi restano vittime di incidenti del genere”*. (46)

Tuttavia, poiché, come abbiamo rilevato, il meccanismo biopsichico di cui lo sciatore si vale non consente correzione dell'errore, velocità e direzione dovranno regolarsi anche in previsione di eventuali ostacoli, e le distanze di sicurezza dovranno essere tenute considerando la caduta come sempre possibile.

In relazione alla regola che stiamo esponendo, si è posto come un problema non definitivamente risolto quello della sussistenza di un obbligo per lo sciatore di gettarsi a terra per evitare la collisione. La questione è tuttora dibattuta ( 47) sembra che tuttavia un indirizzo accettabile emerga dalla seguente decisione giurisprudenziale:

*“Lo sciatore risponde delle lesioni che abbia causato a persone allorquando non abbia posto in atto quegli accorgimenti tecnici che gli avrebbero consentito di frenare o quantomeno rallentare la sua velocità ... Per gli inesperti l'unica maniera di frenare è il movimento spontaneo e naturale di gettarsi a terra”*. (48)

Nella fattispecie in questione si trattava di uno sciatore avventuratosi in un “canalino” ( 49) in cui non si poteva procedere con la tecnica dello spazzaneve, la sola di cui lo stesso era in possesso.

Ci sembra di poter affermare in conclusione che l'obbligo di gettarsi a terra sussiste ogniqualvolta tale espediente sia l'unico adottabile e il più conveniente quando la tecnica dello sciatore sia assai rudimentale, limitata ad esempio allo “spazzaneve” ( 50 ), e conseguentemente anche la velocità sia tale da consentire che un simile comportamento dia buoni frutti; per lo sciatore più abile sarà al contrario sempre più conveniente una manovra per evitare l'ostacolo o per frenare mediante “cristiania” ( 51 ), assai più efficace della caduta al fine di evitare lo scontro o almeno di ridurre la velocità e quindi le conseguenze dannose, e non si potrà parlare in questo caso di obbligo di gettarsi a terra.

Risolta in questo modo la questione della caduta volontaria, possiamo mettere in rilievo alcune importanti implicazioni del principio che stiamo esaminando operata da alcune significative applicazioni giurisprudenziali.

L'importanza determinante delle condizioni di visibilità ai fini dell'adozione di una velocità adatta è presa in particolare considerazione nelle seguenti decisioni:

*“Lo sciatore che si getta su di una pista a visibilità ridotta non può escludere l'eventualità della presenza di altri utenti, suscettibile di costituire un ostacolo e deve, se non è certo di poterli evitare con una curva, regolare la velocità in modo tale da potersi fermare prima dell'ostacolo”*. ( 52 )

*“La forte velocità costituisce, specie in ipotesi di limitata visibilità, una grave imprudenza le cui conseguenze eventuali sono totalmente a carico di chi in tali condizioni affronti la discesa senza sapere se potrà trovare la via libera”*. ( 53 )

Per quanto riguarda la direzione è da osservare come la normale prudenza imponga di procedere col sistema cosiddetto a “slalom”, con curve cioè più o meno strette e frequenti, allorquando rappresenti un pericolo seguire in linea retta il pendio, specie se affollato; di ciò si è tenuto esattamente conto in una fattispecie in cui uno sciatore che scendeva in linea retta non fu in grado di evitare la collisione:

*“... in ripido pendio è tecnica normale di ogni sciatore scendere con il sistema detto a slalom, cioè con l’effettuare di continuo delle conversioni di marcia onde attenuare la forza di gravità che spinge verso il basso”. ( 54 )*

Altre sentenze prendono in considerazione la necessità di mantenere le distanze di sicurezza necessarie: in tale senso una sentenza della Pretura di Silandro del 1961, che condanna l’imputato, maestro di sci, per non aver previsto un sufficiente spazio di sicurezza nell’eseguire una manovra di arresto presso un gruppo di allievi in esercitazione su di un campo scuola, investendo e procurando delle lesioni ad uno di essi.

Né vale a giustificare una velocità eccessiva il fatto di sciare sotto la direzione di un esperto, quale ad esempio un maestro di sci, per cui si è sancito che:

*“Lo sciatore per quanto sciante in gruppo sotto la direzione di persona sperimentata, deve cionondimeno adattare il suo comportamento alla propria capacità personale, conformare la sua condotta alle condizioni del percorso e moderare la propria velocità in maniera sufficiente a non perdere la padronanza degli sci”. ( 55 )*

Velocità e direzione vanno naturalmente commisurate non solamente alle condizioni ambientali, ma pure alle condizioni personali del soggetto, sia nel senso dell’abilità, sia in quello dell’allenamento fisico, talché le imperfette condizioni fisiche o l’eccessiva stanchezza potranno rendere colpevole una condotta in altre condizioni perfettamente lecita per quel medesimo soggetto; in tale senso la pronunzia secondo la quale:

*“È da porre in evidenza che gli sci non sono dotati di mezzi meccanici di frenaggio e tutto è affidato all’opera dello sciatore, che deve effettuare un’azione progressiva, che varia a seconda dello stato di manutenzione della pista ed a seconda ancora delle condizioni fisiche di allenamento, nonché del grado di stanchezza dello sciatore”. ( 56 )*

Sempre la stessa sentenza rappresenta un esempio in cui viene meno il principio della padronanza della velocità e della direzione, quello dell’agonismo:

*“Nelle gare sciistiche a circuito chiuso il concorrente non è tenuto a moderare la velocità, poiché è suo interesse sfruttare tutte le risorse per pervenire alla vittoria e, dati gli scopi della gara, la limitazione di velocità risulterebbe contraddittoria rispetto agli scopi sportivi da conseguire”.*

Si tratta comunque di un’eccezione giustificata da condizioni del tutto particolari, proprie dello sport agonistico, che non intacca minimamente la validità del principio per quanto riguarda la normale pratica dello sci.

Riportiamo dunque per concludere un’ultima decisione in cui la regola ci pare ben puntualizzata nei suoi vari aspetti:

*“Ogni sciatore deve controllare la sua velocità, cioè la sua velocità deve essere proporzionata ai suoi mezzi, alle difficoltà del terreno, alla qualità della neve, alla presenza di altri utenti ... deve costantemente osservare il terreno davanti a sé come gli altri utenti, calcolare le difficoltà che ne possono derivare, adattare la velocità a queste condizioni. Deve costantemente conservare una visibilità sufficiente per, in caso di bisogno, girare o fermarsi ... Affrontando passaggi a visibilità ridotta (gole, sottobosco, sentieri difficili) deve adattare l'andatura e la velocità all'eventualità che altri utenti, caduti o meno, blocchino il passaggio”.* (57)

15) - 4° - Precedenza dello sciatore a valle.

Proseguendo nel nostro esame, ci imbattiamo in uno dei principi più caratteristici in materia di circolazione sulle piste: quello della precedenza dello sciatore a valle.

Questa regola, ormai costantemente applicata, rappresenta una conferma delle profonde differenze esistenti tra la pratica dello sci e la circolazione stradale, le cui regole di precedenza sarebbero inapplicabili date le condizioni assolutamente differenti in cui si svolge il traffico sulla neve.

Il principio si fonda sul dato obiettivo che mentre lo sciatore a monte dispone della visibilità verso il basso, quello a valle è del tutto impossibilitato a fruire di una visibilità posteriore qualora sia in movimento, necessitato com'è a concentrare tutta la propria attenzione sul terreno che si appresta ad affrontare; lapalissiana, d'altra parte, l'impossibilità di adottare mezzi tecnici che consentano una visione retrospettiva.

Ne discende necessariamente che la precedenza spetta senz'altro allo sciatore a valle rispetto allo sciatore a monte, che si appresti a superarlo o ad incrociare la propria traiettoria con la sua.

La natura del terreno, sempre in pendio, rende di facile applicazione la regola, proprio per la sua razionalità e aderenza alla situazione dei soggetti; nelle particolari ipotesi in cui tuttavia tale applicazione risultasse controproducente varrà quanto esporremo a proposito della regola seguente.

Prima però desideriamo compiere la consueta esemplificazione tramite citazione giurisprudenziale:

*“Lo sciatore a monte deve adattare la propria velocità e direzione a quella dello sciatore più lento che si trova davanti a lui ed a quella, qualunque sia la direzione che questo sciatore a valle segue, che lo stesso si appresta a prendere ed inopinatamente prende, in effetti lo sciatore a valle non ha l'obbligo di guardare dietro”.* ( 58 )

*“La prudenza impone che lo sciatore a monte, a causa della totale visibilità di cui dispone, sia tenuto ad adottare tutte le misure utili al fine di evitare lo sciatore a valle, che ignora la sua presenza”.* ( 59)

*“Lo sci è sport d'evoluzione e non di movimento secondo una traiettoria rettilinea ... Nel corso di tali evoluzioni è materialmente impossibile che lo sciatore, oltre una certa velocità, giri la testa per guardare dietro. Spetta perciò allo sciatore a monte che s'appresta al sorpasso di*

*uno sciatore che si trova più in basso, e che scia più lentamente, di prendere le necessarie precauzioni per non travolgere quello che si appresta a sorpassare". ( 60)*

*"Non c'è obbligo per uno sciatore che circola lentamente di guardarsi dietro per verificare se può continuare la sua corsa senza pericolo da parte di uno sciatore a monte. Lo sciatore a monte deve guardare gli sciatori che sono a valle, non solo sulla propria pista, ma anche sulle piste adiacenti". ( 61 )*

Particolarmente notevole nell'ultima decisione il riferimento alle piste adiacenti a quella su cui discende lo sciatore, ed alle quali pure quest'ultimo deve volgere la sua attenzione.

16) - 5° - Limiti alla precedenza dello sciatore a valle.

Passiamo ora all'esame di un complesso di ipotesi in cui è necessario impegnare alla prudenza anche lo sciatore a valle nei confronti di chi lo segue, specie in relazione a manovre del tutto inusitate, imprevedibili ed eccessivamente spericolate, e ciò come correttivo alla regola che assegna la precedenza allo sciatore a valle.

Il diritto quindi di quest'ultimo di non considerare la traiettoria dello sciatore a monte e la conseguente precedenza su quest'ultimo si riferisce a quelle evoluzioni o curve che rientrano nella pratica normale dello sci e ne costituiscono il principio, ma non si estende al potere di tagliare trasversalmente la pista, un pendio od un campo di esercitazione senza adottare le necessarie precauzioni.

In tal senso la giurisprudenza si è così espressa:

*"Lo sciatore che penetra in pista lateralmente o muovendo da una posizione di riposo, deve assicurarsi, guardando dietro, se può avviarsi senza danno.*

*Lo stesso obbligo si impone allo sciatore che traversa un pendio o tratto della discesa". ( 62 )*

*"Spetta allo sciatore che scende per una pista assicurarsi della propria incolumità e di quella degli altri sciatori. La responsabilità della vittima, sciatore a valle, non può farsi valere se non è provato che ha tenuto un comportamento anormale o pericoloso tanto da essere divenuto un ostacolo imprevedibile ed impossibile ad evitarsi". ( 63 )*

*"Non si può rimproverare ad uno sciatore, come ad un automobilista, di tagliare la strada a chi lo segue effettuando una curva o serie di curve, non costituendo tali evoluzioni una manovra perturbatrice, almeno quelle che sono eseguite nelle abituali condizioni della pratica dello sci". (64)*

Questa sentenza, ponendo in rilievo la differenza rispetto a comportamenti simili dell'automobilista, precisa assai bene come la manovra eventualmente imputabile allo sciatore a valle debba presentare carattere di straordinarietà, da valutarsi in rapporto alla pratica normale.

È da osservare come l'obbligo dello sciatore non si limiti all'esame della pista dinnanzi a sé, ma, qualora si tratti di addentrarsi in un tracciato muovendo da

fermo, imponga pure di guardare a monte per verificare se può avviare la propria corsa senza pericolo.

Il Decalogo internazionale dello sciatore afferma testualmente alla norma n. 5:

*“Lo sciatore, che si immette su di una pista o attraversa un terreno di esercitazione, deve assicurarsi, mediante controllo visivo a monte ed a valle, di poterlo fare senza pericolo per sé e per gli altri. Lo stesso comportamento deve essere tenuto dopo ogni sosta”.*

Tale estensione, di notevole importanza data la frequenza di collisioni causate da sciatori postisi in moto all'improvviso, è senza dubbio opportuna; chi si avvia da fermo, infatti, non si trova più nell'impossibilità di guardare dietro, ma anzi è favorito nell'esame della pista rispetto allo sciatore in movimento, che può farlo con minor calma e precisione.

17) - 6° - Sorpasso.

Le regole sul sorpasso sono state enunciate con una certa difficoltà, che si risolve anche in contrasti della giurisprudenza.

Il decalogo del Panathlon prescrive che possa essere effettuato tanto a monte che a valle, a destra od a sinistra, ma sempre a tale distanza da consentire le evoluzioni del sorpassato, che non è tenuto a favorire in maniera particolare la manovra, evitando cambiamenti di direzione, come al contrario prescriveva il decalogo dello sciatore del 1963, alla regola n. 6.

I contrasti e le difficoltà dipendono dalle caratteristiche delle evoluzioni con gli sci, ma possono spesso essere superati mediante l'applicazione di altre regole indicate in precedenza, in particolare quella che attribuisce la precedenza allo sciatore a valle e quella che impone l'obbligo di mantenere velocità e direzione adeguate alle circostanze.

In tal senso si è affermato:

*“Lo sciatore a monte, al momento del sorpasso, deve tenere conto di tutte le normali evoluzioni che può fare lo sciatore a valle”.* ( 65 )

Lo sciatore a monte è tuttavia opportunamente liberato dalla responsabilità quando, rispettate da parte sua le regole sulla velocità, la direzione e la distanza di sicurezza, lo sciatore a valle si rende colpevole della collisione eseguendo una manovra del tutto eccezionale rispetto alle normali e corrette evoluzioni.

In un caso in cui lo sciatore a valle frenò in “cristiania” in modo tanto brusco da fare un movimento di ritorno, lo sciatore a monte fu giudicato da una corte francese responsabile per aver seguito quello a valle troppo da vicino: *“Una tale falsa manovra da parte dello sciatore a valle, lungi dall'apparire imprevedibile si palesa al contrario come una di quelle che normalmente devono rientrare nella previsione dello sciatore a monte, in uno sport che comporta rischi continui di caduta e di altri accidenti lungo il percorso, la cui causa non consiste sempre nella mal destrezza dello sciatore e che possono essere dovute anche allo stato della neve ed a particolarità del terreno”.* ( 66 )



Quanto tuttavia la manovra dello sciatore a valle sia del tutto inusitata, e non dipenda da particolari condizioni del terreno che la rendano in qualche modo prevedibile, sussiste a nostre avviso una responsabilità da parte di chi l'esegue senza tener conto di chi scende a monte: in caso contrario si verrebbe ad addossare allo sciatore a monte l'obbligo di una diligenza straordinaria ed una responsabilità per colpa lievissima.

Qualora anche lo sciatore a monte abbia violato le regole di prudenza si farà luogo a concorso delle responsabilità a sensi dell'art. 2055 C.C.

Appare in tal senso esatta ed adatta a porre in luce un atteggiamento valido anche per il nostro ordinamento, la sentenza emessa in analoga fattispecie da una corte svizzera:

*"... Lo sciatore a monte è tuttavia liberato da ogni responsabilità se segue lo sciatore a valle a buona distanza, incombendo allora la colpa sullo sciatore a valle, che ha dato prova di insufficiente padronanza dei suoi sci, rinculando nel momento in cui volle arrestarsi". ( 67 )*

La sentenza contiene oltretutto un preciso riferimento all'obbligo di padronanza dei propri sci che incombe, non lo si deve dimenticare, pure sullo sciatore a valle.

#### 18) - 7° - Incrocio.

Il decalogo del Panathlon del 1963 al n. 7 attribuiva in caso di incrocio la precedenza allo sciatore proveniente dalla destra, mutuando la regola dalle norme per i veicoli su strada. Ma tale norma non corrisponde alle situazioni che si presentano nello sci, dove è praticamente inapplicabile, per cui, molto opportunamente, nei decaloghi del 1967 è stata sostituita con l'obbligo di eseguire manovre di attraversamento dopo essersi ben assicurati di poterlo fare senza recar danno ad altri.

Per il resto la regola da applicare è quella della precedenza dello sciatore a valle; anche la giurisprudenza non presenta su questo punto aspetti che non siano già stati esaminati in quella sede.

#### 19) - 8° - Sosta.

Per la sosta vale la norma che costituisce imprudenza trattenersi senza assoluta necessità in passaggi stretti od obbligati, ovvero in tratti ove la visibilità sia ridotta o annullata come dossi, schuss, curve strette e difficili; norma da collegare a quella che impone un'andatura adatta alla situazione, soprattutto all'eventuale presenza di uno sciatore caduto, a carico del quale si porrà la responsabilità dello scontro o la corresponsabilità, se a sua volta non si sarà adoperato per sgombrare la pista nel più breve tempo possibile, come prescritto all'art. 6 dei decaloghi FISI-Panathlon del 1967.

Frequenti sono le decisioni dei magistrati in relazione alla regola che stiamo esponendo:

*“Costituisce colpa l’arresto dietro un dosso su di una pista aperta, ovvero in un passaggio stretto dove gli sciatori devono di necessità transitare, o dove sarebbe imprudente per un maestro condurre i suoi allievi”.* ( 68 )

*“Non è ammissibile l’arresto in un tratto a scarsa visibilità od in un passaggio stretto. Lo sciatore che cade deve immediatamente liberare la pista”.* ( 69 )

*“Commette colpa chi senza necessità sosta in un tratto dove la sua presenza può creare danno, ad esempio alla base di una pista veloce che termina con una curva difficile”.* ( 70 )

*“In certi casi la responsabilità va ripartita tra lo sciatore a valle perché caduto per sua colpa, e lo sciatore a monte perché la presenza di un passaggio stretto senza visibilità richiede da parte sua una maggiore prudenza”.* ( 71 )

Assai notevole in quest’ultima sentenza, benché delle meno recenti, l’affermazione di una responsabilità quando il danno derivi da caduta determinata da colpa del caduto medesimo, in perfetta coerenza con le regole suesposte, dalla cui violazione, ad esempio per velocità eccessiva, può appunto derivare la caduta per la quale lo sciatore diviene un ostacolo ed eventualmente una causa di danno per sé e per gli altri. Situazione questa che potrà costituire motivo di considerazione anche in tema di limiti alla precedenza dello sciatore a valle.

20) - 9° - Salita.

Nel caso di risalita è obbligo di chi sale di mantenersi al bordo della pista e di discostarsene in caso di cattiva visibilità, in modo da non costituire un ostacolo imprevedibile da parte di chi scende.

In giurisprudenza quest’obbligo è stato espressamente affermato nel modo seguente:

*“Lo sciatore che risale non deve usare che il bordo della pista e deve evitare di farlo in un passaggio con scarsa visibilità”.* ( 72 )

Una fattispecie assai interessante è stata decisa in senso particolare dalla magistratura italiana; si tratta di un caso in cui un pedone fu investito in zona molto stretta, ma abitualmente frequentata da pedoni, da parte di uno sciatore che, pratico del luogo, avrebbe dovuto tener conto di questa caratteristica.

*“L’imputato, pratico del luogo ed a conoscenza che la zona era battuta da pedoni, avrebbe dovuto usare particolari cautele per evitare danni a quella comitiva di pedoni in quanto quel tratto di terreno non era nemmeno sciabile ... è venuto meno alle norme di comune prudenza che vietano di mettere a repentaglio l’altrui incolumità”.* ( 73 )

È chiaro che in questa fattispecie non potrebbero neppure applicarsi regole di prudenza particolari dello sci, poiché il fatto si è svolto su di un terreno non destinato all’esercizio di questo sport, con sicura colpa dell’investitore che, essendone a conoscenza, ha trasgredito una regola di prudenza generale.

21) - L’obbligo di fornire le proprie generalità da parte di chi sia parte

responsabile o testimone dell'infortunio.

La norma di cui al titolo, assente dal decalogo del 1963 ed introdotta nei successivi del 1967, presenta caratteristiche particolari che la pongono su un piano diverso da quelle fin qui esposte.

La sua introduzione nel decalogo e nelle regole della F.I.S. è dettata da scopi di divulgazione ed educazione, piuttosto che dalla necessità di stabilire un ulteriore canone di prudenza.

È vero, tuttavia, che all'atto pratico il soggetto danneggiato viene a trovarsi nell'impossibilità di chiedere un risarcimento se non può conoscere le generalità del responsabile; il problema è assai serio data l'assenza dalle piste, per molti versi giustificata, di organi di polizia e l'impossibilità pratica, pressoché insuperabile, di rintracciare uno sciatore che, dopo aver procurato il danno, si eclissi nella massa.

Per l'ipotesi in cui il danneggiato sia ferito o versi altrimenti in pericolo sarà applicabile l'art. 593 C.P. 2° comma, che impone a chiunque trovi una persona in tale stato di prestare l'assistenza occorrente o di darne immediato avviso alla autorità; se poi sul luogo del fatto si trovasse un pubblico ufficiale o un incaricato di pubblico servizio, nell'esercizio delle funzioni o del servizio, sorgerebbe in chiunque venisse interrogato da costui sull'identità, sullo stato e su altre qualità proprie e dell'altrui persona, il dovere di rilasciare dichiarazioni veritiere, penalmente sanzionata a sensi dell'art. 497 C.P.

Ma al di fuori di queste ipotesi, come assicurarsi dell'identità dell'investitore e dei possibili testimoni? In ciò che non è affidato alla buona volontà dei soggetti, la regola di cui stiamo parlando pare destinata allo stato attuale delle cose a rimanere lettera morta.

Si presentano allora estremamente opportune e degne di considerazione alcune proposte fatte a proposito dell'istruzione di un corpo di "probiviri della neve" (74) idea avanzata in Italia dal Bondoni, oppure di giovani valligiani, cui siano affidati compiti di sorveglianza sulle piste, in modo da escludere l'intervento di veri e proprio organi di polizia.

Tuttavia è necessario notare che, mentre l'atteggiamento nei confronti di una rigida codificazione dello sci è quello di un pressoché unanime rifiuto, per quanto riguarda la presenza di organi di polizia, cui sia demandata la sorveglianza per l'applicazione delle norme generali sia civili che penali, sembrano prevalere le voci favorevoli, dato che una simile presenza sembra piuttosto garantire che limitare la libertà dello sciatore prudente, ed in ogni caso appare necessaria per la tutela del danneggiato.

Alla riunione del Comité Juridique F.I.S. del maggio 1969 a Barcellona, i francesi Labruyere e Moranne notarono che ormai la polizia dovrà intervenire per ragioni di ordine pubblico (75) ed il Dr. Klee, austriaco, fece presente come agli sciatori del proprio paese la presenza dei gendarmi che controllano le

piste in forza di ordinanze emesse dai Comuni riuscisse gradita, specie come salvaguardia nei confronti dei cosiddetti “cannibali”; in Svizzera ci si è invece valse prevalentemente di guardie private, che inviano rapporti alla polizia e sono assunte dai gestori degli impianti.

Del resto la presenza di guardie, specie della Pubblica Sicurezza che provvede a questo servizio mediante la Scuola di Moena, è frequente anche sulle nostre piste in funzione di soccorso ai feriti.

Questa ci sembra d'altronde la via per risolvere il problema dell'identificazione dei responsabili degli incidenti, da completarsi mediante una generale estensione dei principi affermati nell'art. 133 del T.U. sulla circolazione stradale a proposito degli obblighi dell'investitore, che deve trattenersi sul luogo del sinistro per soccorrere i feriti.

Tali principi potrebbero forse già essere considerati come principi dell'ordinamento, e trovare applicazione grazie all'art. 12 delle disposizioni sulla legge in generale.

Per tale via, dunque, dovrebbe potersi affermare l'esistenza di un obbligo da parte dell'investitore di trattenersi sul luogo della collisione al fine, oltre che di soccorrere, anche di rendere ottenibile da parte del danneggiato il risarcimento del pregiudizio patito.

## 22) Altre ipotesi di responsabilità a carico dello sciatore.

### 1° - Applicazione dell'art. 2050.

L'art. 2050 prevede che il danno sia causato nello svolgimento di un'attività pericolosa e dispone per tale evenienza una presunzione di colpa a carico del danneggiante, salva la prova liberatoria di avere adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno.

Tale norma potrebbe applicarsi anche allo sciatore, qualora si riscontrasse nella pratica dello sci il carattere della pericolosità.

In qualche occasione la giurisprudenza si è pronunciata in questo senso, sia pure incidentalmente, così è stato affermato:

*“Nello svolgimento di attività sportive quali lo sport dello sci, in sé e per sé pericoloso ...”* ( 76 ) e da ultimo in altra sentenza, si legge *“... Invero, posta la natura ineliminabilmente pericolosa della attività sciatoria (natura giuridicamente rilevante in sede civile) ...”*. ( 77 )

Tale prospettiva non ci sembra tuttavia esatta; quando la pericolosità non sia attribuita ad una determinata attività da una disposizione espressa, quali le norme del T.U. delle leggi di P.S. o le norme per la prevenzione degli infortuni, può ravvisarsene la presenza in quelle attività in cui costituisca un carattere

obiettivo intrinseco, dipendente dai mezzi adottati o da irregolarità nell'esercizio ( 78 ) : in tal caso l'apprezzamento è devoluto al giudice di merito. Ed è stato posto in rilievo anche dalla giurisprudenza ( 79 ) come non sia rilevabile un'intrinseca pericolosità, quando il danno può derivare soltanto da errore o colpa di chi esercita l'attività e di terzi.

Su tale base è stata esclusa la pericolosità della circolazione dei veicoli, della navigazione aerea, dell'esercizio ferroviario.

E su tale base riteniamo si debba escludere anche la pericolosità dello sci, che può produrre danno solo in conseguenza dell'errore e della colpa del soggetto responsabile.

Oltretutto, la presunzione dell'art. 2050 riuscirebbe ben difficilmente superabile anche da parte dello sciatore che si fosse attenuto col massimo scrupolo alle norme di prudenza ( 80 ), e non ci pare che un tale rigore sarebbe giustificato.

È inoltre da notare come, nonostante possa comunemente ritenersi il contrario, lo sci sia superato da molti altri sport in fatto di lesioni procurate ai propri appassionati ( 81 ).

Ben fondata ci sembra pertanto quella giurisprudenza che ha respinto la tesi della pericolosità, e particolarmente notevole la seguente sentenza la quale, premesso come *“la pericolosità di uno sport è inversamente proporzionale al grado di esperienza di chi lo pratica”*, nota che gli sports invernali non presentano in sé e per sé un grado di pericolosità assoluta particolarmente elevato, se si eccettua il bob.

Prosegue poi con interessanti osservazioni sull'attrezzatura e sul terreno precisando. *“Lo sci, come attrezzo, deve, innanzitutto essere di lunghezza proporzionata all'altezza di chi lo usa; deve avere un attacco al piede adattabile a scarpe idonee. Lo sci, come sport, deve essere praticato su piste (battute o non battute) con neve sciabile: e per neve sciabile deve intendersi la neve che consente, oltre che lo scivolamento o la arrampicata, un pronto arresto, comandati dall'attrezzo ... Lo sci, infine, come pratica sportiva richiede un minimo di tirocinio propedeutico, essenzialmente per la conoscenza dei modi meno rovinosi per cadere”*. ( 82)

Contro la tesi della pericolosità si è pronunciato pure il Tribunale di Ferrara con sentenza 17 luglio 1965. ( 83)

Tuttavia lo sci, non praticato secondo le norme della prudenza, può divenire attività pericolosa col concorso di circostanze particolari, come nella fattispecie considerata dal Tribunale di Terni nella sentenza testè citata, nella quale il responsabile affidò ad un minore, inesperto della pratica di questo sport, un paio di sci non adatti da usarsi in luogo non adatto, con conseguente caduta e trauma.

23) - 2° - Applicazione dell'art. 2051 C.C.

L'art. 2051 pone una presunzione di colpa a carico del custode della cosa, per il danno provocato dalla cosa medesima, presunzione che può essere superata dalla prova liberatoria del caso fornito.

Perché possa farsi luogo all'applicazione della norma il danno deve essere provocato non dall'uomo nel servirsi della cosa, ma dalla cosa stessa in virtù di un proprio dinamismo grazie al quale sfugga alla custodia dell'uomo; e deve inoltre sussistere una relazione tra uomo e cosa, consistente in definitiva nel fatto della detenzione, relazione che si qualifica come custodia. ( 84)

Si ritiene inoltre da taluno in dottrina che la cosa in custodia, perché si possa far luogo all'applicazione dell'art. 2051, debba essere intrinsecamente pericolosa, atta di per sé a danneggiare. ( 85)

Ma nel testo della legge non appare alcun riferimento, nemmeno implicito, alla pericolosità intrinseca della cosa, per cui ci sembra da escludere l'esigenza di questo requisito. ( 86 )

I necessari presupposti ci pare sussistano nell'ipotesi in cui lo sci, separatosi dal piede dello sciatore, sfugge al suo controllo e prosegue per conto proprio la corsa lungo la china.

Questa evenienza, notevolmente pericolosa, è stata resa infrequente dall'obbligo introdotto quasi ovunque, spesso mediante ordinanza del sindaco, di assicurare lo sci al piede con apposite cinghie, che anche in caso di caduta e funzionamento degli attacchi di sicurezza, lo trattengono.

Qualora tuttavia il fatto dovesse egualmente verificarsi per negligenza o per usura dei materiali addebitabile allo sciatore, gli eventuali danni comporteranno l'applicazione dell'art. 2051.

## CAPITOLO II

### **LA RESPONSABILITÀ IN MATERIA DI MEZZI MECCANICI DI RISALITA**

#### a. I mezzi meccanici in uso.

Abbiamo visto come lo sci moderno si sia potuto sviluppare solo in concomitanza e grazie all'adozione di sempre più perfezionati e numerosi mezzi di risalita, costituiti essenzialmente da impianti a fune.

Questi mezzi presentano caratteristiche spesso assai differenti, che cercheremo di rilevare usando la terminologia dello stesso legislatore italiano, ma hanno in comune la brevità del percorso, che si svolge tra una stazione superiore ed una stazione inferiore, non molto distanti, ma separate da un forte dislivello.

Il primo termine usato è stato quello di "funicolare" con cui si indicano impianti a rotaie, sui quali i veicoli si muovono per trazione a fune; con lo sviluppo delle funi portanti si distinsero poi dalle precedenti le "vie funicolari aeree" o "funicolari aeree" o "funivie", individuate dalla via di corsa costituita

da uno o più cavi portanti in acciaio tesi tra le stazioni, sui quali corrono i veicoli mossi da una fune traente o dallo stesso cavo portante che è ad un tempo traente.

Dal punto di vista giuridico rientrano nelle “funivie” anche le seggiovie ( 87 ), ovovie, cabinovie, tutte caratterizzate dal fatto di attuare il trasporto mediante veicoli staccati dal suolo, come precisato all’art. 1 del D.P. 18 ottobre 1957 n. 1367.

A queste categorie dobbiamo aggiungere un’altra comprendente sciovie, slittovie e simili che differenziano dalle precedenti per la minore importanza, in generale, e per l’esercizio stagionale, dato che mantengono il veicolo al suolo, facendolo scorrere non su rotaie, bensì sulla neve, che diviene quindi elemento indispensabile al funzionamento dell’impianto.

Da notare infine come tra questi ultimi mezzi lo skilift, che è pure il più diffuso, si distingue ulteriormente perché il veicolo trainato, se così si può dire, è costituito dagli stessi sci dello sciatore, al quale è richiesto un certo grado di abilità tecnica e di vigore fisico, il che ha importanti conseguenze giuridiche.

Per tale ragione qualcuno ha trattato solo di quest’ultimo mezzo in tema di sci. (88)

#### b. La situazione legislativa nei paesi alpini.

In generale sia gli skilifts che gli altri mezzi di risalita per gli sciatori rientrano ai fini della responsabilità nella disciplina dei mezzi di trasporto.

In Francia teleferiche, funivie e telecabine sono comprese nella legge sui trasporti per ferrovia, mentre seggiovie e skilifts sono trattati a parte.

Nella Germania Occidentale vige il § 1 del RHG, legge imperiale del 1871 applicabile a tutti i mezzi di risalita eccetto lo skilift rimanendo tuttavia in sospenso l’applicazione alle seggiovie, norma che regola la responsabilità nei trasporti ferroviari. ( 89 )

In Austria la legge sugli Eisenhangesetz 13 febr. 1957, contenente le norme sulla responsabilità nei trasporti ferroviari, ha escluso dal proprio ambito gli skilifts. ( 90 )

Nella Confederazione Elvetica vigono le norme della L. 28 marzo 1905 sui trasporti per ferrovia, funicolare e cabinovia; tale legge impone la concessione confederale per l’impianto e l’uso di tutti i mezzi in essa previsti comprese le seggiovie; senza però estendersi agli skilifts per i quali è invece richiesto un provvedimento di concessione cantonale, con la sola eccezione per quelli temporaneamente usati come seggiovie per cui vale ancora la L. 28.3.1905. ( 91 – 92 )

#### c. La legislazione italiana.

Il Kleppe ( 93 ) afferma, per quanto riguarda il nostro ordinamento, che non vigono particolari disposizioni in materia di skilifts, ma tale affermazione è insufficiente ed errata; svariati sono infatti i provvedimenti legislativi che si occupano della materia. ( 94 )

Si distingue innanzitutto tra funicolari terrestri da un canto e funicolari aeree o funivie dall'altro: per le prime valgono in quanto applicabili le disposizioni relative alle ferrovie in concessione, o alle tramvie, contenute nel T.U. approvato con R.D. 9 maggio 1912 n. 1447, e nei provvedimenti successivi; le funivie sono invece disciplinate, in quanto destinate al servizio pubblico, dal Regolamento generale per le funicolari aeree in servizio pubblico destinate al trasporto di persone, approvato con D.P. 18 ott. 1957 n. 1367, e dal D.M. 18 agosto 1959 n. 1661, che ha approvato le prescrizioni per il collaudo e l'accettazione delle funi per gli impianti, prescrizioni ritenute estensibili alle funicolari terrestri.

Per le funivie destinate al servizio pubblico, che qui interessano, discende dalla legge la natura di servizi di linea sottoposti a regime concessionale che a sensi del D.P. 28.6.1955 n. 771, emanato in applicazione delle leggi 11.3.1953 n. 150 e 18.6.1954 n. 343, è il seguente: per le linee che si svolgono integralmente nell'ambito del territorio del Comune, la concessione viene accordata dal Sindaco del Comune medesimo, previa deliberazione del Consiglio Comunale; per le linee che si svolgono tra più Comuni di una stessa Provincia, la concessione è accordata dal Presidente della Giunta Provinciale, previa conforme deliberazione del Consiglio Provinciale, presa dopo aver sentito i pareri dei Consigli Comunali interessati; per le linee che si svolgono nel territorio di più provincie, la concessione è data dal Ministero dei Trasporti, previo parere dei consigli Provinciali interessati.

Per quanto interessa in particolare il tema della responsabilità, l'art. 33 del D.P. 10 ottobre 1957 n. 1367 attribuisce la responsabilità della manutenzione e dell'efficienza dell'impianto, nonché della regolarità e della sicurezza dell'esercizio, al direttore dell'impianto, che deve essere abilitato ad esercitare la professione di ingegnere nel territorio dello Stato ed aver pratica di trasporti a fine; l'osservanza delle disposizioni contenute nel regolamento di esercizio, predisposto dall'esercente ed approvato dall'organo periferico dell'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonché delle disposizioni impartite dal direttore del servizio, rientra nella responsabilità del capo del servizio, che ha l'obbligo di risiedere sul posto durante il funzionamento dell'impianto e deve possedere l'idoneità morale, fisica e tecnica da accertarsi preventivamente da parte dell'autorità governativa, con documentazione e prove pratiche, e da controllarsi periodicamente.

Altre norme emanate negli ultimi anni sono quelle contenute nel D.M. 15 febbraio 1964, sul divieto di precedenza sui trasporti pubblici con trazione a



fune; nel D.M. 16 giugno 1964 con disposizioni concernenti particolari tipi di seggiovie per sciatori, integrate dal D.M. 15 novembre 1966; nel D.P. 16 novembre 1967 n. 1349 con la nomina della Commissione per le funicolari aeree e terrestri; nel D.M. 15 febbraio 1969 contenente l'approvazione delle prescrizioni tecniche speciali per le funivie con movimento a va e vieni, in applicazione della Risoluzione n. 208 del 24 gennaio 1964 del Comitato Trasporti interni del Consiglio Economico e Sociale dell'O.N.U. – Commissione Economica per l'Europa.

Sciovie, slittovie e simili erano regolate dal R.D.L. 7.9.1938 n. 1696 convertito in legge 5 gennaio 1939 n. 8, modificato dal D.P. 28.6.1955 n. 771; per le prescrizioni di carattere tecnico per l'impianto e l'esercizio delle sciovie valevano le norme del D.M. 31.1.1961 n. 222, per gli altri mezzi il D.M. 10.9.1946 n. 1184.

Il D.M. 5 novembre 1964 contenente le norme per l'impianto e l'esercizio delle sciovie in servizio pubblico, aggiornato dal D.M. 20 settembre 1966, ha successivamente abrogato tutte le precedenti norme in materia di sciovie, costituendo un nuovo regolamento organico; a sua volta è stato abrogato e sostituito con poche modifiche dal D.M. 27 agosto 1969, con le norme tecniche di sicurezza per l'impianto e l'esercizio delle sciovie in servizio pubblico.

Assai importante, ai fini della individuazione dei soggetti responsabili, è poi la legge 27 luglio 1967 n. 660, contenente norme di carattere penale relative alla disciplina della costruzione e dell'esercizio degli impianti di trasporto con trazione a fune in servizio pubblico.

Sono inoltre applicabili le norme del C.C. in materia di trasporto, in particolare gli artt. 1681-1682 sul trasporto di persone, e le norme sui fatti illeciti di cui all'art. 2043 e segg., nonché naturalmente le norme del codice penale quando ci si trovi in presenza di reati.

La materia è pure stata disciplinata a livello locale nella Regione a Statuto Speciale Trentino-Alto Adige con la legge regionale 20 aprile 1959 n. 5 sulle concessioni per la costruzione e l'esercizio di vie funicolari aeree e terrestri in servizio pubblico; tale legge distingue le funicolari aeree, oggetto del titolo primo, dagli altri trasporti a fune regolati dal titolo secondo, i quali, secondo la dizione della legge stessa, sono le slittovie, sciovie, rotovie ed altri mezzi di trasporto a fune senza rotaie; in quest'ultimo ambito si distingue ulteriormente, all'art. 18, tra quelli con carattere di stabilità, per cui è previsto il regime della concessione, e quelli che tale carattere non hanno e per i quali è sufficiente l'autorizzazione.

Altre norme per la Regione Trentino-Alto Adige sono contenute nella L. reg. dell'8 novembre 1968 n. 42, con modifiche alla precedente, e nella legge reg. 16

aprile 1968 n. 3 che istituisce il “Laboratorio tecnologico impianti a fune”, al cui regolamento ha provveduto il D.Pres.Giunta regionale 14 novembre 1968.

d. Ammissibilità del concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale per il danno cagionato allo sciatore da infortunio occorso durante il trasporto.

Esaminata la situazione legislativa passiamo ora alla considerazione dei problemi relativi alla responsabilità per i danni derivanti alle persone dal trasporto a mezzo di funivie, seggiovie, sciovie e simili.

Per la responsabilità in questione ci troviamo dinnanzi a due concorrenti ordini di norme: da una parte l'art. 1681 C.C. che, in presenza di un contratto di trasporto, pone a carico del vettore una presunzione relativa di colpa per il danno subito durante il trasporto dalle persone dei trasportati; dall'altra le norme dell'art. 2043 e segg. del C.C. sulla responsabilità extracontrattuale.

Si propone dunque il problema se responsabilità contrattuale ed extracontrattuale possano concorrere, nel caso che lo stesso fatto possa considerarsi tanto nell'uno che nell'altro campo.

Per negare, sul piano generale, l'ammissibilità di tale concorso, si è osservato che la norma tutelante un interesse erga omnes rimane priva di funzione di fronte alla norma che tutela il medesimo interesse nei confronti di un soggetto determinato ( 95 ) ; che, avendo le parti volontariamente attribuito una particolare tutela al loro interesse, l'hanno al tempo stesso sottratto ad ogni altra preesistente tutela ( 96 ), essendo il contratto munito di potere assorbente nei confronti della tutela generale della legge, dal momento che crea ad opera della volontà privata una situazione particolare ( 97 ).

Ma, per la tesi affermativa, si risponde notando che la legge non ha in realtà inteso privare i contraenti della generale tutela, bensì ha fornito loro per mezzo del contratto una tutela ulteriore ( 98 ); e dunque si afferma l'ammissibilità del concorso tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale ogni volta che dallo stesso fatto, di cui sia autore il medesimo soggetto, derivi non solo una lesione degli specifici diritti risultanti dal negozio e dalla sua disciplina legale, ma anche di diritti assoluti propri della persona indipendentemente ed al di fuori del negozio.( 99 )

La soluzione affermativa ci sembra la più coerente e la più equa, e d'altronde si pongono a favore di essa la tradizione e la giurisprudenza.( 100 )

Ma anche accogliendo la tesi affermativa in linea generale si è posto da taluno in risalto come, in riferimento alla particolare situazione del contratto di trasporto, l'art. 1681 ponga il danneggiato completamente al riparo da tutte le ipotizzabili lesioni della propria sfera giuridica, per cui il ricorso al principio generale appare superfluo ed erroneo, siccome tendente a consentire una integrazione di tutela né necessaria né opportuna.(101)

In realtà vi sono tali differenze tra l'azione nascente dalla responsabilità extracontrattuale e quella ex art. 1681, che l'ammissibilità del concorso sostenuta da altra parte della dottrina e pacifica in giurisprudenza, ci pare ben fondata. ( 102)

Diversi sono i presupposti, perché la responsabilità del vettore è favorita, a sensi art. 1681 C.C., dalla presunzione di colpa, mentre quella derivante da fatto illecito è condizionata dalla dimostrazione della colpa che fa carico al danneggiato.

Diversi i soggetti, dato che mentre l'azione contrattuale è diretta dal viaggiatore contro il vettore, quella extracontrattuale viene rivolta contro l'autore del fatto o contro le persone civilmente responsabili.

Diverso il contenuto dato che l'azione da illecito extracontrattuale non ammette le limitazioni poste in materia contrattuale dall'art. 1225 C.C.

Diverso infine il termine di prescrizione dell'azione, che nel caso di responsabilità ex art. 1681, è quello di un anno previsto dall'art. 2951 per i danni derivanti dal contratto di trasporto, mentre nel caso di azione per il risarcimento del danno da illecito extracontrattuale prodotto dalla "circolazione dei veicoli di ogni specie", è di due anni, salvo il maggior termine di prescrizione del reato se il fatto è considerato come tale dalla legge. ( 103)

Poiché l'art. 2947 2° comma parla di "veicoli di ogni specie", la disposizione è applicabile non solo ai veicoli senza guida di rotaie di cui all'art. 2054 C.C., ma a tutti gli altri veicoli, trasporti a fune compresi. ( 104)

In giurisprudenza citiamo la seguente decisione delle Sez.Un.: *"il viaggiatore colpito da sinistro può agire per il risarcimento dei danni, oltre che in base al contratto, anche con l'azione per responsabilità extracontrattuale"*. ( 105)

Resta da vedere se da tale ammissione derivi un concorso di azioni, ovvero un'azione unica con concorso di norme, sulla base dell'affermazione ( 106) dell'unicità dell'oggetto e della causa petendi, rispettivamente risarcimento e danno, con la conseguenza che il carattere contrattuale ed extracontrattuale della responsabilità sarebbe solo una qualificazione della causa petendi, che nella sua identità si manterrebbe inalterata.

Ma sulla base delle differenze poste in luce sopra, è soprattutto tenendo presente il diverso termine di prescrizione dell'art. 2947 e dell'art. 2951, riteniamo che si tratti di due diverse azioni: concorso di azioni dunque e non di norme. ( 107)

In giurisprudenza l'atteggiamento tradizionale è quello di consentire l'applicabilità delle norme dell'una e dell'altra responsabilità anche ai fini della prescrizione; così la Corte di Cassazione afferma: *"proposta dal danneggiato l'azione a titolo di responsabilità contrattuale il giudice può qualificare la natura di questa come extracontrattuale"*, e ciò in omaggio al principio *iura novit Curia*.( 108)

Tale indirizzo è stato tuttavia abbandonato da una recente pronuncia della Suprema Corte che ha così sentenziato: *“dal sinistro occorso alla persona trasportata possono derivare – ed anche in via concorrente fra loro – le due azioni contrattuale ed extracontrattuale, fondate, la prima sulla violazione dell’obbligo derivante dal contratto, e la seconda sulla infrazione del generale assoluto precetto del neminem laedere. Ciò però non significa che entrambe le azioni debbano sempre e necessariamente ritenersi sottoposte alla cognizione del giudice adito, costituendo ovviamente una facoltà dell’attore danneggiato, l’operare una scelta tra di esse, e proporre quella che meglio appaghi le sue esigenze, anche sotto il profilo processuale, avendo riguardo ai vantaggi relativi all’onere della prova da cui è assistita l’azione risarcitoria nascente dal contratto di trasporto ex art. 1681 C.C.”.* ( 109)

Il che ci sembra coerente con una rigorosa distinzione delle diverse azioni nascenti dall’una e dall’altra responsabilità.

e. I soggetti responsabili.

Oltre ai soggetti responsabili secondo le norme generali relative al contratto di trasporto ed all’illecito extracontrattuale, riteniamo opportuno qui menzionare alcuni altri soggetti indicati dalle leggi particolari come responsabili in relazione a specifiche attività, necessarie per un funzionamento sicuro degli impianti.

Si tratta dei soggetti che troviamo indicati principalmente all’art. 33 del D.P. 18 ottobre 1957 n. 1367, ripreso all’art. 9 della L.Reg. Trentino Alto Adige 20 aprile 1959 n. 5 e precisamente:

- il direttore del servizio responsabile per la manutenzione, l’efficienza degli impianti e la regolarità e la sicurezza del servizio;
- il capo del servizio responsabile per l’osservanza delle disposizioni contenute nel regolamento d’esercizio e di quelle impartite dal direttore nei riguardi del servizio;
- i macchinisti e gli agenti dell’impianto per le incombenze loro affidate dal regolamento e dai dirigenti.

Per tutti questi soggetti la diligenza richiesta sarà quella del comma 2° art. 1176 C.C., cioè la diligenza media professionale, nel senso specificato al cap. I.

Da notare che una diligenza particolare viene richiesta al capo del servizio, e consiste nell’obbligo di risiedere sul luogo nel periodo di funzionamento dell’impianto.

Altri soggetti indicati da leggi speciali sono i viaggiatori di cui fa menzione ad es. l’art. 37 del D.P. 18 ottobre 1957, imponendo loro il rispetto del regolamento d’esercizio, per la parte che li riguarda, e l’osservanza delle norme dettate dall’autorità competente nell’interesse della sicurezza e regolarità del trasporto ed altresì tutte quelle particolari disposizioni che, al fine di evitare incidenti, fossero date, in circostanze speciali, dagli agenti dell’impianto.

In relazione a questi obblighi del viaggiatore si pone l'obbligo dei responsabili dell'impianto di portare a conoscenza del pubblico il regolamento d'esercizio e tutte le altre necessarie disposizioni.

f. L'osservanza delle prescrizioni ufficiali e le responsabilità del concessionario e del personale.

I numerosi testi legislativi citati in precedenza contengono minuziose disposizioni di carattere tecnico riguardanti la costruzione, l'uso, il collaudo ed i controlli dell'efficienza degli impianti; tutte operazioni alle quali interviene mediante funzionari qualificati la pubblica amministrazione. (110)

Si pongono perciò al proposito due questioni: in primo luogo quella della responsabilità dei soggetti tenuti a fare eseguire i necessari collaudi e controlli, secondo le prescrizioni di legge, nell'ipotesi di inosservanza di tali disposizioni, nel qual caso si verificherà un comportamento colpevole da parte del soggetto responsabile per inosservanza di norme e disposizioni, ed avremo una responsabilità diretta di ognuno in relazione agli obblighi violati, ed una responsabilità indiretta, eventualmente, da parte dell'imprenditore per l'illecito compiuto dai propri dipendenti, a sensi dell'art. 2049 C.C.

La seconda questione è quella della sussistenza di responsabilità dei soggetti suindicati oltre i limiti dell'osservanza delle prescrizioni di legge, in relazione ai collaudi ed ai controlli da parte della P.A.: al quale proposito è da osservare che l'effettuazione dei detti collaudi e controlli non esime concessionario e personale dalla responsabilità, quando l'evento dannoso si verifichi per il venir meno, successivamente al controllo, delle condizioni richieste dalla legge. (111) Anche in tal caso sarà sempre richiesto l'uso della diligenza ex art. 1176 comma 2°.

È infatti da richiamare il principio che, per di più, anche l'insufficienza o la mancanza di controlli da parte della P.A. non esime gli interessati dal dovere di osservare le norme di legge e di attenersi ai principi di prudenza, diligenza e perizia, cui si riferisce l'ordinamento al fine di escludere o meno la colpa.

La Suprema Corte ha affermato in varie decisioni la seguente massima:

*“La inosservanza di norme di legge o di precetti regolamentari di polizia, non esauriscono la diligenza e la prudenza imposte nell'esplicazione di determinate attività, al fine di escludere la responsabilità per reato colposo, poiché, oltre all'obbligo di osservare le norme suddette che sono volte a prevenire situazioni di pericolo o di danno, sussiste pure sempre quello di agire in ogni caso con diligenza, prudenza ed accortezza necessarie a evitare che dalla propria attività derivi danno alle persone ed alle cose”.* (112)

g. Inapplicabilità dell'art. 2050.

Rispetto all'attività consistente nel trasporto dello sciatore per mezzo di teleferiche, funivie ecc. può porsi l'interrogativo se si tratti di attività pericolosa

a sensi dell'art. 2050 C.C., che andrebbe quindi applicato in luogo della norma generale dell'art. 2043 nell'ipotesi di responsabilità extracontrattuale, con conseguente aggravamento della posizione del preteso responsabile cui competerebbe la prova liberatoria di "avere adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno".

Perché possa qualificarsi pericolosa a sensi dell'art. 2050 è richiesto che l'attività presenti tale carattere in sé, ossia per la sua intrinseca natura ovvero per la natura dei mezzi adoperati; in aggiunta a quanto esposto in proposito nel cap. I, notiamo che in dottrina da parte di taluno (113) si richiede pure il carattere di continuità dell'attività, carattere che tuttavia non si può necessariamente ricavare dal dettato dell'art. 2050; cosicché in alcune recenti pronunce la Suprema Corte ha ritenuto pericolosa anche un'attività, come quella venatoria, che tale carattere di continuità non presenta e tuttavia si qualifica come pericolosa in relazione alla natura dei mezzi adottati. (114)

Quanto al riconoscimento del carattere della pericolosità nei confronti di una data attività, citiamo, al fine di chiarificarne la nozione, una massima costante della giurisprudenza, di recente ribadita dalla Corte di Cassazione:

*"ai fini della responsabilità per l'esercizio di attività pericolose, vi ritenuto che la pericolosità sussista non solo quando si tratti di taluna delle attività di cui agli artt. 46 e 58 del T.U. 18 giugno 1931, delle leggi di P.S. ed agli artt. 81 ss. del relativo regolamento o di quelle considerate nella legge per la prevenzione degli infortuni e per la tutela della pubblica incolumità, ma altresì quando si ravvisi una obbiettiva intrinseca pericolosità dipendente dai mezzi di lavoro adottati o da irregolarità nell'esercizio. L'apprezzamento circa il concorso o non degli estremi atti al conferimento oppure alla esclusione della qualifica di pericolosità della singola attività è devoluto al giudizio di merito".* (115)

La pericolosità deve pertanto essere configurabile in re ipsa, e non è applicabile l'art. 2050 ogniquale volta essa possa insorgere soltanto ove intervengano errori o colpe da parte di chi vi è preposto, oppure da parte di utenti o di terzi; così si è espressa la Corte di Cass. nell'escludere la pericolosità dei servizi pubblici come le tramvie. (116)

Analogamente si è esclusa la pericolosità per la circolazione dei veicoli per il trasporto di persone o cose (117), per la gestione di un esercizio ferroviario (118), per la navigazione aerea, e ciò anche in base alla meno accettabile considerazione dell'esistenza di una disciplina speciale (119 – 120).

Sulla base delle precedenti considerazioni ci pare pertanto di dover escludere un'intrinseca pericolosità rispetto ai trasporti a fune destinati al servizio degli sciatori, e la conseguente inapplicabilità dell'art. 2050 C.C., dato che la pericolosità rispetto a tale attività potrebbe derivare solamente da errori o colpe da parte di chi vi è preposto o degli utenti o di terzi.

#### h. Applicabilità dell'art. 2051 C.C.

Potrà invece ben applicarsi, qualora ne ricorrano i presupposti, l'art. 2051 C.C. relativo alla responsabilità per il danno cagionato da cose in custodia.

Perché possa farsi luogo all'art. 2051, con inversione dell'onere della prova, per cui spetterà al preteso responsabile fornire la prova liberatoria del "caso fortuito", il danno deve essere arrecato non dall'uomo nel servirsi della cosa, ma dalla cosa in virtù di un proprio dinamismo a mezzo del quale essa sfugge al controllo dell'uomo, come abbiamo visto in precedenza al cap. I; e dovrà sussistere al tempo stesso un soggetto che si ponga nei confronti della cosa in relazione definibile di custodia, fatto che si qualifica come situazione reale corrispondente alla detenzione, e ciò in relazione all'esigenza, fatta propria dall'ordinamento, che ogni cosa capace di produrre un danno abbia un custode responsabile. (121)

In relazione ai mezzi meccanici di risalita il custode, inteso nel senso indicato, sarà nella maggior parte dei casi un dipendente, per cui alla sua responsabilità ex art. 2051, per danni arrecati dall'impianto sfuggito al suo controllo, si affiancherà la responsabilità dei padroni e committenti ex art. 2049 C.C.

i. Contenuto della responsabilità del vettore nel trasporto con mezzi meccanici di risalita.

A riguardo del contenuto della responsabilità relativa al contratto di trasporto con mezzi meccanici di risalita, i principi applicabili sono i medesimi adottati nel normale trasporto di persona; perché si possa postulare una responsabilità del vettore è necessario riferirsi ad una anormalità del servizio, da riferirsi indifferentemente agli impianti, al materiale, all'attività del personale.

Ma per effetto della norma dell'art. 1681 spetterà al danneggiato la prova del danno patito e del nesso di causalità tra danno e trasporto, mentre la più rigorosa prova dell'anormalità del servizio sarà richiesta solo in relazione al contratto di trasporto per ferrovia dello Stato, sulla base di disposizioni particolari. (122)

Da ultimo la Corte di Cassazione ha confermato che *"per liberarsi dalla presunzione di colpa nei riguardi del passeggero, il vettore ha l'onere di dimostrare che l'evento dannoso è dovuto a fortuito o a colpa esclusiva del danneggiato o di un terzo, ed in ogni caso che, avendo adottato tutte le misure protettive non può addebitargli una qualsiasi inadempienza che possa essere considerata come causa mediata del sinistro"*. (123)

j. Inizio e termine del viaggio nel trasporto eseguito con mezzo in continuo movimento.

Particolare interesse presenta per la nostra esposizione la determinazione dei limiti del viaggio nei mezzi di trasporto cosiddetti "a fluenza", principalmente seggiovie o sciovie, in cui cioè il trasportato compie la manovra di salita e discesa mentre il mezzo stesso si trova in movimento.

Entro tali limiti infatti si pone la responsabilità del vettore ex art. 1681.

La modalità particolare del trasporto fa sì che il viaggio debba considerarsi iniziato, con insorgenza della responsabilità del vettore, qualche attimo prima che il passeggero si sia stabilmente insediato nel veicolo, precisamente quando iniziano le manovre per la salita, a nulla rilevando che l'utente si sia immediatamente insediato sul mezzo od abbia avuto necessità di compiere qualche passo o manovra per issarvisi (124).

Quanto al termine del trasporto, e del contratto, si verifica dopo il compimento dei pochi passi indispensabili per neutralizzare la spinta della corsa; quindi la presunzione di responsabilità a carico del vettore cessa da questo momento e non da quello in cui il trasportato lascia il mezzo e tocca il terreno, come avviene quando la discesa si compie a veicolo fermo.(125)

Consegue direttamente a questa situazione la presenza degli inservienti del vettore sia alla stazione di partenza che a quella di arrivo, presenza che corrisponde ad un preciso obbligo di legge, e rientrando nella diligenza richiesta al vettore medesimo al fine di liberarsi dalla presunzione di colpa.

Si potrà poi determinare una corresponsabilità del trasportato danneggiato, qualora anche il comportamento imprudente del medesimo abbia concorso a produrre il danno.(126)

#### k. Attività collaterali al trasporto.

Oltre a ciò, e questo vale in relazione a tutti mezzi di trasporto, la responsabilità del vettore si estende all'osservanza delle norme di prudenza e diligenza nell'esercizio di tutte le attività collaterali al trasporto vero e proprio, in particolare per quanto si riferisce all'ordine ed alla pulizia nelle stazioni di partenza e di arrivo, le cui manchevolezze determinano responsabilità di natura extracontrattuale se ne derivi danno a persone o cose.

Il principio è ormai assodato da lungo tempo e si veda in proposito la sentenza 21 giugno 1956 n. 2185 delle Sez. Un. in Resp. civ. e prev. 1956, p. 523 a proposito del trasporto per ferrovia.

Un ulteriore obbligo sancito dall'art. 1679 per i servizi pubblici di linea è quello di accettare le richieste di trasporto compatibili con i mezzi ordinari dell'impresa e di eseguire i trasporti secondo l'ordine delle richieste, applicando eventuali concessioni speciali, a parità di condizioni, a chiunque ne faccia richiesta.

Obbligo che trova una particolare conferma nel D.M. 15 febbraio 1964 sul divieto di precedenza sui trasporti pubblici con trazione a fune, contenente all'art. 1 il divieto fatto ai concessionari di accordare qualsiasi precedenza ai viaggiatori, isolati ed in gruppo; dal che pare possa desumersi anche l'obbligo di mantenere alla stazione di partenza l'ordine, in modo che l'utenza del trasporto avvenga realmente secondo la successione delle richieste.



Un particolare tipo di responsabilità è stato affermato da un tribunale austriaco, in ordine all'obbligo del concessionario di mantenere in condizioni sicure l'unica via di collegamento tra pista ed impianto (127); a tale obbligazione è stata attribuita natura ausiliaria contrattuale.

Anche in dottrina nei paesi alpini è stata affermata l'esistenza di un obbligo, da parte del concessionario, di adottare tutte le misure contro i rischi che possano verificarsi nella zona dell'impianto, con particolare riferimento al collegamento con la pista di discesa (128).

Riteniamo che tale responsabilità sussista anche per il nostro ordinamento, ma sia di natura extracontrattuale derivando dall'art. 2043, e si ponga quando la via del ritorno a valle sia unica, non potendo usufruire il trasportato per il ritorno neppure dell'impianto, come nel caso della sciovia.

#### 1. Obblighi del vettore.

Esaminiamo infine quali sono gli obblighi del vettore nei trasporti a fune; abbiamo visto che i principi da applicare sono quelli validi in materia di trasporto e segnatamente l'art. 1681 C.C.

Di conseguenza la responsabilità del vettore ricorrerà allorché il danno sia cagionato da irregolarità nel servizio, da anomalità del trasporto, mentre rimarrà esclusa quando l'infortunio si verifica a causa dell'inesperienza del viaggiatore, ciò con particolare riguardo per i mezzi "a fluenza continua".

Quanto all'estensione spaziale e temporale degli obblighi del vettore valga quanto esposto nei paragrafi precedenti.(129)

#### m. Il trasporto a mezzo di sciovia.

Connotati del tutto particolari presenta il trasporto a mezzo di sciovie, tanto da giustificare l'emanazione in parecchi paesi alpini, come abbiamo visto, di norme particolari; per l'Italia la materia è regolata dal D.M. 27 agosto 1969.

La particolarità sta nel fatto che per giungere a destinazione il trasportato deve valersi di una certa vigoria ed abilità personali, dato che il veicolo, per così dire, è costituito dagli stessi suoi sci, sui quali viene trainato a contatto del terreno, fino alla sommità.

Cosicché il concessionario si impegna a fornirgli un mezzo idoneo per risalire la china, ma non gli garantisce il buon esito, cioè l'effettiva pervenienza alla sommità dell'impianto; si determina quindi un contratto in cui l'obbligazione del gestore dell'impianto è obbligazione di mezzi e non di risultato.

Queste considerazioni ci inducono a ritenere non applicabile in tutto e per tutto in materia di sciovie la disciplina generale del contratto di trasporto, che, secondo la precisa dizione dell'articolo 1678 C.C., obbliga il vettore a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro; garantendo quindi il risultato.

Ciò tuttavia non sembra sufficiente a giustificare, ai fini della responsabilità contrattuale, il venir meno della presunzione di colpa di cui all'art. 1681; anzi riteniamo che analoga presunzione debba estendersi pure al campo della responsabilità extracontrattuale, in ragione dell'articolo 32 del citato D.M. del 1969.

Tale articolo assoggetta l'attività di trasporto a mezzo di sciovia alle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, e ciò fa indubbiamente ritenere che l'attività in questione sia stata qualificata dal legislatore come pericolosa, con conseguente applicabilità dell'art. 2050 del C.C.

Sia in riferimento alla responsabilità contrattuale che a quella extracontrattuale, si pone quindi, a carico dei soggetti sui quali la responsabilità grava, una presunzione di colpa che in entrambi i casi sarà vinta solo dalla prova di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno, stante la identica espressione usata nell'art. 1681 e nell'art. 2050 C.C.

#### n. Disposizioni particolari in materia di sciovie.

L'art. 1 del D.M. 5 novembre 1964 distingue le sciovie in due categorie, a seconda che si tratti di impianti a fune alta o a fune bassa.

Tra le norme tecniche che seguono è interessante ai nostri fini quella dell'art. 11, che vieta l'attraversamento con piste o strade, in relazione al quale divieto è configurabile una responsabilità dei soggetti cui compete l'impianto e la sorveglianza del servizio, qualora da eventuali violazioni derivino danni.

Notevole interesse rivestono soprattutto le norme dell'art. 28 e ss. relative alle modalità del servizio, contenenti minuziose disposizioni per il personale addetto al controllo dell'impianto e della pista innevata; la quale rientra evidentemente, date le caratteristiche del mezzo, nell'impianto medesimo come elemento indispensabile, alla preparazione e manutenzione del quale si estendono le medesime responsabilità inerenti alla manutenzione dell'impianto meccanico.

I requisiti cui la pista stessa deve soddisfare sono esposti in precedenza all'art. 3.3.

L'art. 28 contiene le disposizioni sul regolamento d'esercizio che deve essere proposto dall'esercente ed approvato dal Ministero dei Trasporti, con disposizioni riguardanti il personale, il trasporto ed i viaggiatori, e deve essere perfettamente noto al personale ed esposto al pubblico.

Il personale, per l'art. 29, è formato dal capo dell'esercizio, dal macchinista, dall'agente addetto alla stazione di rinvio e da altri eventuali agenti; di tutti costoro l'art. 29 specifica le mansioni.

L'art. 30 disciplina le modalità di esercizio, prescrivendo che in linea di massima sia stagionale e non venga effettuato nelle ore notturne, a meno che non si

disponga di una sufficiente illuminazione; seguono disposizioni per la manutenzione della pista ed il buon funzionamento dell'impianto.

L'art. 32, come abbiamo accennato, dispone che per la prevenzione degli infortuni valgano le norme degli infortuni sul lavoro.

Infine l'art. 33 sancisce l'obbligo dei viaggiatori di rispettare il regolamento d'esercizio, le norme emanate dall'autorità competente nell'interesse della sicurezza e regolarità del trasporto, e tutte quelle disposizioni che venissero impartite dal personale in circostanze speciali al fine di evitare incidenti.

Ne consegue la responsabilità dei trasportati per i danni che derivano dall'inosservanza di questi obblighi da parte loro. Nella regione Trentino-Alto Adige, in forza degli artt. 18 e ss. della legge Reg. 20 aprile 1959 n. 5, la costruzione di sciovie, slittovie e rotovie in servizio pubblico è soggetta a concessione regionale quando l'impianto abbia carattere di stabilità per ciò che si riferisce alle parti meccaniche, ai fabbricati ed alla linea; negli altri casi è prevista l'autorizzazione regionale.

Quanto alle modalità d'esercizio, al personale ed alla sorveglianza del servizio valgono le norme stabilite dalla stessa legge per gli altri trasporti a fune, tra cui spicca l'obbligo del concessionario di dimostrare di essere coperto da una garanzia assicurativa per i danni arrecati per fatto proprio o del personale alle persone trasportate od a terzi o a cose, provvedendo al rinnovo delle polizze alla scadenza e dandone dimostrazione alla Direzione Regionale dei trasporti.

## CAPITOLO III

### LA RESPONSABILITÀ INERENTE ALLA MANUTENZIONE E ALLA SICUREZZA DELLE PISTE

#### 1) Premessa.

Sviluppandosi lo sci come fenomeno di massa ed estendendosi l'impiego dei mezzi meccanici di risalita, ha assunto grande importanza anche l'apprestamento e la manutenzione di idonei terreni e delle piste cui gli impianti sono collegati.

Quindi nel capitolo della responsabilità si è posto, accanto agli altri, il problema di determinare il soggetto che deve sopportare le conseguenze sfavorevoli del danno, quando l'infortunio subito dallo sciatore sia da attribuire a difetto del terreno predisposto per la discesa.

#### 2) Orientamenti legislativi nei paesi alpini (130).

Il problema è stato visto ora in una prospettiva prevalentemente pubblicistica, ora sotto l'aspetto privatistico.

Nel primo orientamento si pone l'atteggiamento prevalente nel diritto francese, ove vige un sistema di omologazione e classificazione ufficiale delle piste attuato coi decreti 28.5.1953, 12.12.1995, 5.4.1966 e con la legge 10.7.1964; in particolare il problema delle responsabilità relative alle piste è posto nel quadro della responsabilità entro il territorio del Comune, ove spicca la persona del "maire", le cui vaste attribuzioni, assai più estese di quelle del nostro sindaco, comprendono anche il dovere di tutelare l'incolumità di quanti si trovino nel territorio comunale.

Spetta al "maire" di far emanare appositi regolamenti da parte della "Commission municipal de securité" all'uopo costituita; e quanto alla omologazione delle piste sono richieste delle condizioni minime comprendenti un servizio medico stagionale o permanente, un dispensario o ambulatorio, un servizio di controllo e di riassetto giornaliero delle piste ed un servizio di soccorso e trasporto degli infortunati.

In Germania esiste soltanto una legge regionale Bavarese del 3.1.1961, che ricomprende le piste per sci nel quadro delle norme di polizia sull'ordine pubblico: è attribuito per tale legge ai Comuni la facoltà di dichiarare una pista "discesa pubblica per sciatori", con l'obbligo per il Comune medesimo di apporre segnalazione sulla direzione e difficoltà, dal che discende la responsabilità per gli infortuni dovuti a carenza di dette segnalazioni.

In relazione ad ipotesi diverse, il principio adottato è il seguente: chi determina, in date circostanze di fatto, una situazione di pericolo relativa al traffico è responsabile dei danni causati alle persone.

I settori imprenditoriali, tuttavia, sono contrari a quella tesi, affermando la responsabilità collettiva di tutti coloro che svolgono attività relativamente ad un dato terreno di discesa, per le spese e per la sicurezza; ma tale posizione è tuttora ben lungi dal realizzarsi nella legge.

In Austria lo sport, per disposizione costituzionale, è di competenza regionale; ma nella pratica poi le regioni si mostrano restie ad emanare norme in una materia che coinvolge molti interessi diversi e difficili da armonizzare, cosicché le poche disposizioni esistenti sono quelle emanate dai Comuni nell'ambito dei provvedimenti sulla polizia locale.

Nella Confederazione Elvetica la questione è stata direttamente collegata a quella della concessione per l'installazione dell'impianto di risalita, ed in quest'ambito risolta dalla legge 5.4.1966 contenente le condizioni per la concessione di teleferica; di conseguenza, "il concessionario deve mantenere agibile la pista, (manutenzione, segnali, delimitazioni, sicurezza, soccorso ecc.), e in caso di pericolo di valanga deve fermare il trasporto. Gli utenti devono essere informati con cartelloni sulle piste sciabili, alla partenza. Se necessario la pista deve essere totalmente o parzialmente chiusa".

Poiché dal 1966 queste sono condizioni "sine quibus non" per la concessione, ne discende da tale data una responsabilità del gestore per illecito, responsabilità extracontrattuale (131).

### 3) La situazione della legislazione in Italia.

Nel nostro ordinamento la prima, e per lungo tempo l'unica norma emanata in materia di piste, è quella contenuta nella legge regionale della valle d'Aosta 28 settembre 1951 n. 2, che all'art. 3 attribuisce alle Associazioni riconosciute dei maestri di sci della valle d'Aosta l'obbligo di "organizzare e disciplinare il servizio di apertura, manutenzione e rastrellamento delle piste di sci".

Questa norma è stata poi oggetto della sentenza 20 marzo 1961 n. 13 della Corte Costituzionale, che l'ha parzialmente abrogata ed ha attribuito alla parte lasciata in vigore un valore esclusivamente programmatico.

Sul piano nazionale la questione delle piste ha poi formato oggetto della proposta di legge Monti-Pisoni del 14 marzo 1969 n. 1199, tuttora in corso di studio.

Ma un'altra Regione a Statuto speciale ha posto fin dal 1964 allo studio di un'apposita commissione il problema della regolamentazione delle piste di sci; si tratta della regione Trentino-Alto Adige che, dopo alcune perplessità inerenti a questioni di competenza legislativa, in seguito superate, è pervenuta alla promulgazione della legge regionale 13 luglio 1970 n. 13 sull'ordinamento delle piste destinate alla pratica non agonistica dello sci (132).

### 4) La pista.

Prima di affrontare i problemi relativi alla responsabilità, è necessario determinare esattamente la nozione di pista e stabilirne per quanto possibile i limiti spaziali.

Premettiamo che per quanto ci interessa dobbiamo prendere in considerazione le piste destinate all'uso pubblico, e non quelle delimitate ai fini agonistici, che presentano caratteristiche tecniche ben definite dai regolamenti sportivi.

Inoltre se devono distinguere le piste dagli itinerari sci-alpinistici, che sono soprattutto destinati per la difficoltà e l'impegno richiesto a pochi sciatori esperti, presentando quindi aspetti del tutto diversi da quelli dei terreni ove si pratica lo sci di massa.

Per quanto la pista non costituisca come l'itinerario alpinistico una pura indicazione di direzione, non si può tuttavia neppure assimilarla ad una strada destinata alla circolazione dei veicoli, per l'impossibilità di definirne con precisione i limiti, che sono variabili in relazione alle condizioni di innevamento ed alla battitura.

Cosicché, anche richiamando quanto esposto nel cap. I sull'inapplicabilità delle norme della circolazione stradale ed a conferma di quanto a suo tempo sostenuto, riteniamo sommamente criticabile l'affermazione della Corte di Cassazione che *“la pista per sciatori sulla quale non sono in corso gare agonistiche deve considerarsi come una normale via di comunicazione su cui vigono le abituali leggi per la circolazione stradale”*.(133)

Una via di circolazione più simile alla strada può riscontrarsi nei casi in cui la pista venga delimitata su ambedue i lati con recinzioni o steccati o simili, in modo che si possa accedervi soltanto dalla sommità, ma ciò si verifica in circostanze eccezionali in occasione di manifestazioni agonistiche di importanza internazionale ed al fine di conservare in condizioni ottimali il terreno di gara impedendone l'accesso al pubblico, come avvenne per le piste destinate alle discese dei Campionati Mondiali della Val Gardena nel periodo delle gare.

La pista quindi non va intesa in senso eccessivamente restrittivo e deve piuttosto comprendere un'area territoriale variabile entro limiti suggeriti dalla stessa conformazione del terreno.(134)

Questa nozione è anche quella fatta propria dall'art. 1 della legge reg. Trentino-Alto Adige 13 luglio 1970 n. 13, che suona testualmente: *“Agli effetti della presente legge, per pista si intende un'area innevata, ad uso pubblico, abitualmente adibita alla circolazione degli sciatori”*.

A queste caratteristiche essenziali la disposizione in questione aggiunge poi l'elemento giuridico del riconoscimento, rilevante, allo stato attuale della legislazione, solo entro il territorio della Regione Trentino-Alto Adige.

Per pista intendiamo in definitiva una superficie innevata di larghezza variabile, destinata ad uso pubblico per l'esercizio dello sport dello sci da parte di una

moltitudine di sciatori, distinta da vasti terreni di esercizio eventualmente circostanti, grazie a tale caratteristica destinazione.

5) Obbligazioni inerenti all'allestimento di terreni per la discesa con gli sci.

Prendendo le mosse dalle fattispecie sottoposte in concreto ai magistrati possiamo vedere come le questioni di responsabilità si accentrino sull'esistenza o meno di due distinte categorie di obbligazioni.

In primo luogo si pone il problema se sussista un obbligo di apprestamento e manutenzione di una pista, da parte di chi, valendosi tra l'altro dei mezzi della pubblicità, ha attirato su un determinato terreno delle persone con lo scopo preciso di esercitare lo sci, ovvero ha posto a disposizione del pubblico impianti di risalita per il medesimo scopo, ritraendone notevoli vantaggi economici.

In secondo luogo si tratta di determinare se esista, ed entro quali limiti, e con quale contenuto, un obbligo di sicurezza a carico di chi abbia in effetti provveduto ad apprestare una pista di discesa per il pubblico.

La distinzione tra i due diversi ordini di obblighi emerge chiara anche dalle pronunce della magistratura, tra le quali ricordiamo, come una delle più recenti e significative, la sentenza 8 maggio 1968 della Corte d'appello di Torino, di cui ci occuperemo nel seguito (135).

6) L'obbligo di apprestamento e manutenzione della pista.

Diverse sono le obbligazioni aventi ad oggetto prestazioni relative all'apprestamento di un terreno particolarmente attrezzato e curato per la discesa da parte del pubblico.

Fra tali obbligazioni spicca quella di preparare un tracciato in zona idonea, con caratteristiche di pendenza, larghezza e fondo tali da consentire la discesa alla categoria di sciatori cui la pista è destinata; operazioni queste da eseguire in massima parte durante il periodo estivo e da integrare nel periodo d'innevamento con una curata ed efficace battitura.

Altre obbligazioni correlative e conseguenti sono quelle di classificare la pista a seconda delle difficoltà e di portare tale classificazione a conoscenza dei probabili frequentatori; quella di predisporre la segnalazione sia della direzione che delle difficoltà e degli ostacoli; quella di rendere note le condizioni d'innevamento, che possono influire in maniera determinante sulla difficoltà.

Chiarito il contenuto di questi obblighi, resta a vedere se essi facciano sempre carico a qualche soggetto.

Si è innanzi tutto prospettato che tali obblighi siano da porre in diretta relazione col contratto di trasporto relativo ai mezzi di risalita, e che spetti

correlativamente al trasportato il potere di pretendere, una volta giunto sulla sommità dell'impianto, una pista sicura per la discesa.

Ma che obbligazioni di tal fatta possano rientrare nel contratto di trasporto è da escludere, visto che il rapporto ha termine, nell'ipotesi più ampia, nel momento in cui sono cessati gli effetti dinamici del trasporto medesimo (136).

La giurisprudenza è concorde e costante su questa posizione con le seguenti affermazioni: *“non si può far carico al concessionario di impianti di risalita di negletta vigilanza della pista di discesa: il suo compito è, per regolamento, quello di tenere nella dovuta efficienza, regolarità e sicurezza l'impianto e non anche di vigilare sul terreno di una pista di sci appartenente al Demanio statale”*; (137)

*“il concessionario degli impianti di risalita non ha l'obbligo giuridico di provvedere alla battitura e manutenzione delle piste di discesa...”*; (138)

*“... lo sciatore non ha diritto di trovare al culmine di una montagna che abbia raggiunto con mezzi di risalita o con faticosa marcia, una pista che lo riporti a valle. Un simile diritto non può concepirsi mancando una norma giuridica che glielo attribuisca...”*. (139)

Resta tuttavia da vedere se l'obbligo del concessionario o di altro soggetto ed il correlativo diritto dell'utente non derivino da taluna delle esistenti disposizioni di legge.

La questione è stata posta in giurisprudenza a proposito del citato art. 3 della legge regionale Valle d'Aosta del 28 settembre 1951, n. 2, il quale impone l'obbligo della manutenzione e battitura delle piste della Valle alle Associazioni riconosciute dei Maestri di sci, ed è stata dapprima risolta nel senso che: *“ne segue la responsabilità delle Associazioni in caso di omissione della manutenzione che provochi eventi dannosi”*. (140)

Successivamente è stato ribattuto: *“né simile norma può ravvisarsi, limitatamente alla Regione autonoma Valle d'Aosta nell'art. 3 legge reg. 28 settembre 1951 n. 2, norma che ad avviso di questa Corte ha portata esclusivamente programmatica ... L'art. 3, attribuendo alle dette Associazioni il compito di organizzare e disciplinare il servizio di apertura, manutenzione e rastrellamento delle piste sciistiche, costituisce il riconoscimento della loro prevalente competenza a farlo e dell'interesse pubblico a che le piste siano tracciate e battute da chi meglio conosce la montagna, le sue condizioni e le sue insidie; ma nulla dice circa le modalità concrete di esercizio di tale funzione e circa i mezzi necessari, né chiarisce quali prestazioni siano eventualmente richieste ai singoli associati (l'imposizione stabilita dall'art. 4 di un contributo per le spese degli uffici e per imprecisate “altre necessità sociali” è stata ritenuta non legittima dalla Corte Costituzionale), cosicché non è possibile che ne discenda un corrispondente diritto soggettivo privato”*. (141)

Quest'ultima interpretazione ci sembra da accettare per l'art. 3 della legge in oggetto, dato il carattere assai vago della disposizione, ed il richiamo all'interesse pubblico legato alla scelta dei soggetti cui farebbe carico l'obbligo.

Ben diverso discorso riteniamo si debba fare in relazione agli obblighi contenuti nella legge reg. Trentino-Alto Adige 13 luglio 1970 n. 13.



In tale legge viene innanzitutto individuato un soggetto ben determinato nel titolare della pista, cui compete in primo luogo l'obbligo di fare domanda per il riconoscimento della pista, presso l'Assessorato regionale del Turismo, sia per le piste già esistenti, sia qualora intenda costruirne una nuova.

La pista dovrà presentare i requisiti tecnici di cui all'art. 3 della legge, necessari per ottenere il riconoscimento e l'iscrizione nell'elenco ufficiale appositamente istituito; tali requisiti dovranno permanere, tanto che all'art. 14 è prevista la cancellazione dall'elenco ufficiale delle piste per cui i requisiti in parola siano venuti meno, ovvero alle quali non siano state apportate le modificazioni che si rendessero necessarie e fossero state prescritte con decreto del presidente della Giunta regionale, sentite le apposite Commissioni.

La pista dovrà inoltre essere classificata a seconda delle difficoltà.

Grande interesse per il nostro tema presenta l'art. 16 relativo alla assunzione della manutenzione, che impone al titolare i seguenti obblighi: quello di apporre, sia sulla pista che alle stazioni degli impianti adducenti alla pista, appositi avvisi secondo le modalità previste dal regolamento di esecuzione, ove la pista non presenti, anche temporaneamente, per qualsiasi ragione i requisiti di percorribilità previsti dalla legge e dal regolamento di esecuzione; quello di curare che, durante il periodo di innevamento, la pista sia munita della prescritta segnaletica e mantenga le caratteristiche ed i requisiti tecnici voluti dalla legge.

In caso di ripetuta e prolungata negligenza, è prevista la revoca del riconoscimento da parte Presidente della Giunta regionale.

È necessario a questo punto trarre le conseguenze che derivano dalle suesposte disposizioni, per quanto riguarda la responsabilità del titolare: qualora si verifici da parte sua violazione di dette disposizioni e da tale violazione derivi un danno a chi percorre la pista, non mantenuta nelle prescritte condizioni, insorgerà a carico del titolare stesso l'obbligazione di risarcimento del danno a sensi dell'art. 2043, e la sua colpa si fonderà sulla inosservanza di leggi di cui all'articolo 43 C.P.

Accanto a questa responsabilità di carattere privato, indipendentemente dal verificarsi di un danno nei confronti dello sciatore, sussiste il dovere di manutenzione in relazione all'interesse pubblico, dovere sanzionato, al comma 4° dell'art. 16 della legge regionale citata, con la revoca del riconoscimento.

7) L'attività pubblicitaria e gli effetti che ne derivano in relazione all'obbligo di manutenzione della pista.

Visto che un obbligo di manutenzione della pista non può farsi discendere dal contratto di trasporto, ci si può chiedere se tale obbligo non possa tuttavia porsi in conseguenza dell'intensa attività pubblicitaria svolta da imprenditori e

stazioni di sci per richiamare gli sciatori nella propria zona; accenni in tal senso si trovano nella giurisprudenza francese.(142)

È però da notare che obblighi possono sorgere soltanto quando la pubblicità rivesta il carattere dell'offerta al pubblico di cui all'articolo 1336 C.C., i cui requisiti sono i medesimi della proposta contrattuale, caratterizzati dal fatto che il destinatario è costituito da una più o meno vasta collettività indeterminata.(143)

Dall'offerta al pubblico si deve distinguere la semplice attività pubblicitaria, o "reclame", consistente nel dare informazioni su prodotti o servizi che si dichiarano a disposizione del pubblico, ma non sono offerti concretamente con i requisiti suesposti, in modo che non ne seguono gli effetti giuridici dell'offerta al pubblico medesima.(144)

Tale attività può dunque preludere alla stipulazione di contratti, ma non comporta di per sé una responsabilità di chi la svolge, se non entro i limiti del diritto pubblico.

È dunque da escludere che possa porsi l'obbligo di manutenzione delle piste a carico di chi per mezzo della pubblicità cerca di incrementare le attività turistiche invernali di un dato luogo.

Riteniamo tuttavia che, al di fuori delle disposizioni di legge citate nel precedente paragrafo, una responsabilità ex art. 2043 possa delinearsi allorché lo sciatore venga posto senza preavviso in condizione di servirsi, per il ritorno a valle, di un'unica via di discesa che presenti pericoli per mancanza di manutenzione.

Ciò può verificarsi nel caso di risalita a mezzo di sciovia, che non consente allo sciatore di fruire per il ritorno del mezzo meccanico; se lo sciatore riporti danno nella discesa su terreno non allestito per la pratica dello sci, quando tale terreno sia l'unico a disposizione, si determinerà una responsabilità da parte del concessionario dell'impianto, per aver posto lo sciatore medesimo in una situazione pericolosa per la sua incolumità, ma tale responsabilità andrà commisurata al dovere dello sciatore di usare dell'ordinaria diligenza nell'assumere informazioni sulle condizioni del terreno che si appresta ad affrontare, prima di farsi trasportare a monte.

#### 8) L'obbligo di sicurezza.

Se ben poche sono le ipotesi in cui si può riscontrare un obbligo di manutenzione della pista nel senso suesposto, universale è invece l'affermazione di un obbligo di sicurezza da parte dei soggetti che per imposizione della legge o di propria iniziativa abbiano provveduto ad aprire una pista, a batterla, ad allestirla con quanto necessario per consentire la discesa con gli sci.

Nella giurisprudenza europea il principio si trova affermato in Francia sin dal 1952 con la seguente decisione:

*“atteso che la società che ha stabilito le piste, rende obbligatori, allorché lo sciatore scende, determinati itinerari, non può la stessa disinteressarsi delle condizioni di viabilità delle piste medesime ...”.* (145)

Principio reso maggiormente esplicito in questo senso:

*“... nel chiamare il pubblico a frequentare la stazione ed a far uso entro la stessa di piste delimitate e curate per divertirsi facendo dello sport, i dirigenti ed impiegati del comitato d’iniziativa sono tenuti ad assumersi la sicurezza degli sciatori. Atteso che in effetti, se l’alpinista che sale una montagna secondo il suo umore e fuori di qualunque pista battuta si deve ritenere accetti il rischio dell’escursione, lo sportivo ed a fortiori il cittadino che, incitato da un comitato di iniziativa, si reca in una stazione organizzata per accoglierlo e che gli offre piste munite di segnalazione e di manutenzione, ha il diritto d’esigere che la sua protezione sia assicurata contro i rischi prevedibili da parte di quelli che lo incitano a venire e che di fatto vivono professionalmente della sua venuta”.* (146)

Anche la giurisprudenza italiana si è schierata sulle medesime posizioni ed ha così disposto: *“Il concessionario degli impianti di risalita non ha l’obbligo di provvedere alla battitura e manutenzione della pista di discesa, ma se di fatto vi provvede la colpa per un evento dannoso occorso ad uno sciatore può essere ricercata nella violazione delle comuni norme di prudenza e diligenza da parte sua”.* (147)

Da ultimo si è affermato il principio che quando il trovare una pista battuta e segnalata ingenera nello sciatore il ragionevole convincimento che essa prosegua sino a destinazione, e non contenga, per quanto sia possibile, inopinabili insidie, colui che concretamente provveda a tracciare e mantenere la pista, che non abbia preso tutte le precauzioni per evitare tali insidie, per il principio del *neminem laedere*, è tenuto al risarcimento dei danni, a meno che questi non siano dovuti a condotta imprudente del danneggiato. (148)

L’orientamento in oggetto è senza dubbio corretto e si fonda sul principio del *“neminem laedere”* contenuto nell’art. 2043, da considerarsi con le osservazioni esposte in precedenza al cap. I.

Per meglio chiarire i limiti entro i quali si pone in questa materia l’obbligo del *“neminem laedere”*, notiamo come è stato osservato che esigenze tipiche di ogni attività sono la funzionalità, intesa come bisogno di attuare con la maggiore rapidità ed economicità possibile il fine utilitaristico perseguito, e la prevenzione, cioè la necessità di evitare o prevenire ogni insidia o pericolo per i terzi e per sé. (149)

Esigenze queste che vanno contemperate in modo che la prevalente soddisfazione dell’una non si risolva in trascuranza dell’altra; il mezzo col quale raggiungere l’equilibrio è stato visto nella teoria dell’affidamento e della legittima aspettativa. (150)

Teoria basata sul presupposto che un soggetto nell'agire possa legittimamente confidare nell'ossequio alle leggi da parte dei terzi, nella rispondenza normale delle sue doti psico-fisiche e tecniche alle sollecitazioni esterne, nella normale rispondenza dei mezzi impiegati e nella situazione oggettiva presentata dall'ambiente in cui agisce. (151)

Si può dire col Santoro-Passarelli che l'affidamento costituisce una delle espressioni del principio della solidarietà, principio generale dell'ordinamento desumibile da alcune norme del codice civile di vasta portata, quali l'art. 833 sul divieto di atti emulativi e l'art. 1175 sull'obbligo di correttezza prescritto a debitore e creditore, principio che trova un'altra importantissima espressione nel dovere della buona fede.(152)

Per quanto si riferisce al dovere di sicurezza sulla pista di sci, riteniamo che i suesposti principi si concretizzano nel dovere di chi provvede alla manutenzione di eliminare dal tracciato qualunque elemento che possa rivestire il carattere dell'insidia, la cui nozione, posta in luce in materia di circolazione stradale ed accettabile anche in relazione a quanto stiamo esponendo, è stata configurata nel concorso dell'elemento obiettivo della sorpresa (non visibilità del pericolo ex re) con l'elemento soggettivo dell'imprevedibilità, dell'impossibilità, vale a dire, di evitare il pericolo con l'uso dell'ordinaria diligenza.(153)

È infatti legittimo l'affidamento da parte dello sciatore nell'assenza dal terreno, predisposto e battuto per la discesa, gli elementi pericolosi non evitabili con l'uso della diligenza media; ed altrettanto giustificato il dovere di chi di fatto provvede alla manutenzione di eliminare tali elementi dal tracciato.

Un ulteriore fondamento dell'obbligo di sicurezza come esposto può ravvivarsi nella norma dell'art. 2082 C.C., che nel delineare la figura dell'imprenditore vi riferisce l'esercizio professionale di un'attività economica organizzata per la produzione e lo scambio di beni e di servizi.

Ora non pare dubbio che la manutenzione della pista, quando di fatto vi provveda un imprenditore, costituisce appunto una delle attività rientranti nell'organizzazione dell'impresa, in ordine alla quale si pone dunque la responsabilità extracontrattuale dell'imprenditore per i danni che ne derivino ai terzi, responsabilità che discenderà dall'art. 2049 se il danno sia cagionato da un dipendente.

È dunque fuori dubbio che si pongano una obbligazione di sicurezza ed una responsabilità extracontrattuale ex art. 2043 nei confronti dei soggetti che creano una situazione di fatto della quale lo sciatore può incolpevolmente fidarsi, provvedendo alla manutenzione della pista; per quanto poi riguarda il Trentino-Alto Adige, l'obbligo si pone a carico del titolare della pista a sensi della legge regionale 13 luglio 1970 n. 13.

Per quest'ultimo soggetto notiamo che l'osservanza degli obblighi contenuti nella legge non esime dall'attenersi anche a quelle norme nella legge non comprese, ma rientranti nella diligenza richiesta in ordine all'attività svolta.

#### 9) Contenuto e limiti dell'obbligazione di sicurezza.

Anche l'obbligazione di sicurezza come quella di manutenzione e apprestamento comprende diverse obbligazioni minori.

Per quanto riguarda il terreno sussiste l'obbligo, sopra rilevato, di eliminare tutti gli elementi che si qualificano come "insidie" (154), contenenti cioè un carattere di particolare pericolosità ed imprevedibilità.

Un'indicazione precisa degli ostacoli che possono presentare questa caratteristica di insidiosità è ritraibile dall'art. 3 della legge reg. Trentino-Alto Adige citata, che fornisce precise indicazioni tecniche per l'eliminazione dei pericoli relativi alla larghezza, pendenza, fondo e direzione del tracciato, nonché ad incroci con altre piste o strade, a strettoie o ad insufficienza di spazio nei punti di stazionamento: tale indicazione può costituire una buona traccia per verificare l'uso della necessaria diligenza nella manutenzione delle piste anche fuori del territorio del Trentino-Alto Adige, dove la disposizione in questione non ha evidentemente vigore.

Rientra ancora nell'obbligazione di sicurezza l'apprestamento di un servizio di soccorso degli infortunati; la legge del Trentino-Alto Adige vi accenna all'art. 3, stabilendo l'obbligo di istituire posti di chiamata lungo le piste di notevole lunghezza.

Altro obbligo è quello di predisporre la protezione dei punti pericolosi, quali alberi o piloni degli impianti, ovvero buchi o crepacci, e di condurre il tracciato in modo che tali elementi siano resi innocui; e sussiste inoltre l'obbligo di provvedere al servizio di rastrellamento e chiusura della pista al termine della giornata, nonché quello di riassetare il terreno in modo da eliminare l'insidia costituita da tratti non innevati o da profonde cunette.

Qualora la pista venisse poi a trovarsi, per le condizioni della neve o degli agenti atmosferici o per altra causa, in stato di impraticabilità, si dovrà provvedere alla sua chiusura.

Rientrando infine nell'obbligazione di sicurezza quella di predisporre la segnalazione sulla pista e di mantenerla adeguata alle condizioni di fatto esistenti, e quella di provvedere alla classificazione del tracciato secondo la difficoltà e la natura, portando tale classificazione a conoscenza dei frequentatori.

Il limite alla responsabilità per la sicurezza sarà dato sia dall'uso, ad opera del soggetto responsabile, della diligenza richiesta nello svolgimento della particolare attività, di cui all'art. 1176 2° comma C.C., sia, d'altro lato, dalla

colpa dello sciatore per aver violato a proprio danno quelle norme di prudenza che abbiamo esposte nel capitolo I.

Citiamo al proposito un'interessante decisione giurisprudenziale, di cui già abbiamo fatto cenno in altro luogo:

*“... è soggetto alla responsabilità il soggetto giuridico che, in difetto del compimento dell'opera di manutenzione della pista da parte di chi ne ha il dovere giuridico, vi provvede di propria iniziativa assumendone l'onere e determinando nei confronti di tutti i soggetti interessati un affidamento sull'efficace assolvimento di tale servizio.*

*Lo sciatore, che percorrendo una pista battuta e palinata si inoltra in direzioni costituite da qualsiasi traccia secondaria non munita di segnali, deve procedere a velocità controllata, con prudenza e perizia atte a prevenire incidenti a sé e ad altri, non essendovi obbligo, né materiale possibilità da parte di chi di fatto o per legge cura la manutenzione della pista, di sbarrare o segnalare tutte le tracce o piste secondarie”.*(155)

#### 10) Classificazione delle piste.

Per la classificazione delle piste e dei campi di esercitazione sono comunemente accettate nei paesi alpini le norme emanate ed omologate dall'O.P.A. (Organizzazione dei Paesi Alpini) al congresso di Berna del 2 maggio 1964; norme non obbligatorie, ma indicative e seguite con costanza nella pratica, fino a divenire oggetto di ricezione in testi legislativi, acquistando così il carattere della giuridicità.(156)

Il criterio di classificazione preferibile è stato ritenuto quello oggettivo, a mezzo del quale la difficoltà della pista viene commisurata alle caratteristiche dl terreno e non all'abilità ed alle doti fisiche dello sciatore.

La classe in cui è compresa una determinata pista è segnalata alle stazioni di partenza degli impianti mediante appositi tabelloni e lungo il tracciato con paline numerate progressivamente dalla base verso la sommità della pista, colorate in verde per la pista facilissima o turistica, in blu per la pista facile, in rosso per la pista media ed in nero per la pista difficile.

Nel nostro ordinamento l'unica disposizione che contiene una classificazione delle piste è l'art. 2 della legge reg. Trentino-Alto Adige 13.7.1970 n. 13, comprendente le seguenti categorie:

- campo suola: area in lieve pendio, priva di pericoli ed ostacoli, idonea alla circolazione di sciatori principianti, che termina su terreno tale da consentire il facile arresto;
- pista facilissima: percorso di lunghezza e dislivello limitati; idoneo, in normali condizioni di neve, alla circolazione di sciatori capaci di eseguire almeno curve lente a spazzaneve sia a monte che a valle;
- pista facile: percorso di pendenza moderata, senza notevoli difficoltà, idoneo in normali condizioni di neve, alla circolazione di sciatori capaci di eseguire curve a largo raggio a media velocità, sia a monte che a valle;

- pista di media difficoltà: percorso di pendenza e dislivello vari, idoneo, in normali condizioni di neve, alla circolazione di sciatori capaci di eseguire correttamente curve veloci sia a monte che a valle;
- pista difficile: percorso di notevole e varia pendenza, idoneo, in normali condizioni di neve, alla circolazione di sciatori capaci di eseguire curve a corto raggio, ad elevata velocità e su qualunque pendio.

Come si vede nella disposizione in questione non si è adottato il solo criterio oggettivo, bensì si è tenuto conto dell'abilità dello sciatore e delle condizioni della neve, facendo costante riferimento all'innnevamento normale, il che costituisce una conferma dell'obbligo di segnalare lo stato della neve, come sopra abbiamo precisato.

La classificazione fornisce inoltre una base ben precisa per valutare se vi sia violazione, da parte dello sciatore, dell'obbligo di tener conto della natura del terreno e di rispettarla.

#### 11) La segnalazione.

Anche per la segnalazione nei paesi alpini ci si riferisce costantemente alle norme del congresso dell'O.P.A. tenuto a Berna nel 1964, in relazioni alle quali valgono le osservazioni fatte sopra.(157)

Recezione in tali norme in testi legislativi si è verificata in Baviera, ad opera della legge reg. 3.1.1961, che prescrive i segnali da impiegarsi sulle piste dichiarate pubbliche, ed in Francia, per mezzo dei regolamenti adottati dai Comuni sulla base di un regolamento tipo.(158)

Nel Trentino-Alto Adige in esecuzione della legge 13 luglio 1970 n. 13 è stato emanato un complesso di norme sulla segnaletica a mezzo del regolamento di esecuzione previsto all'art. 4 della legge stessa.

Il principio cui ci si ispira costantemente in materia è quello di adottare segnali ben distinti da quelli in uso sulla rete stradale, in modo da non creare confusione.

I segnali sono stati distinti generalmente in tre gruppi: segnali di indicazione per la direzione, posizione degli ostacoli, posti di soccorso e telefonici; segnali di pericolo per preavvertire sulla presenza di tratti pericolosi quali curve strette, passaggi difficili, incroci; segnali di informazione sulle caratteristiche e condizioni della pista.

## CAPITOLO IV

### **LA RESPONSABILITÀ PER I DANNI CAUSATI DALLA CADUTA DI VALANGHE**

#### A) Aspetti generali.

Responsabilità per i danni causati dalle valanghe può configurarsi in ordine a tre diversi momenti cui corrispondono altrettanti obblighi per i soggetti interessati: in relazione al tempo precedente alla caduta della valanga, configurandosi come obbligo di sicurezza preventiva; in relazione all'evento della caduta, come obbligo di risarcimento dei danni da tale fatto causati; in relazione al momento successivo alla caduta, come obbligo di soccorso nei confronti delle vittime.

Tratteremo qui delle diverse questioni solo in relazione ai danni che derivino agli sciatori, ma il discorso sarà in linea di massima applicabile anche quando i danneggiati siano altri soggetti, ed inoltre nell'ipotesi che il danno si verifichi in seguito ad altri eventi naturali che presentino aspetti analoghi a quello della valanga, ad esempio frane e inondazioni, con un riferimento testuale nel diritto positivo all'art. 426, 427 e 449 C.P. che dettano una medesima disciplina penale per i tre fenomeni richiamati.

#### 1. L'obbligo di sicurezza preventiva.

Innanzitutto compete ad ogni soggetto un obbligo di allarme, quando verifichi l'esistenza di un pericolo di valanga che minacci l'incolumità delle persone; ciò a sensi dell'art. 593 2° comma C.P. che punisce con la reclusione fino a tre mesi o con la multa fino a lire centoventimila chi trovando una persona in pericolo omette di prestare l'assistenza occorrente o di darne immediato avviso all'autorità.

Il significato del termine "trovando", come ha posto in luce la Corte di Cassazione, è ampio e comprensivo di qualsiasi situazione per la quale taluno venga comunque a trovarsi in presenza di una persona in pericolo, o in prossimità del luogo ove tale persona sia da altri rinvenuta, ed anche nel caso in cui taluno sia da altri informato dello stato in cui versa quella persona a breve distanza e ne abbia richiesta di soccorso. (159)

La norma comunque comprende anche chi si accorga o venga informato del pericolo di caduta di una valanga, e pure a costui estende gli obblighi indicati.

Altri obblighi relativi alla sicurezza preventiva, per la materia che a noi interessa, sono contenuti nelle leggi speciali: il D.P. 18 ottobre 1957 n. 1367 contenente il regolamento generale per le funicolari aeree in servizio pubblico destinato al trasporto di persone, prescrive all'ultimo comma dell'art. 7 che la zona di terreno che interessa comunque la stabilità delle opere e la sicurezza dell'esercizio deve essere immune dal pericolo di frane o valanghe; ciò deve essere oggetto di accertamento in sede istruttoria.



Il D.M. con le norme per l'impianto e l'esercizio delle sciovie in servizio pubblico prescrive che la domanda per la concessione sia corredata dalla dichiarazione rilasciata dal Corpo delle Foreste o dal Comune o da altra autorità competente o dal C.A.I. o dalla F.E.N.I.T. o dalla F.I.S.I., attestante che la zona interessata non è soggetta a valanghe.

Per le piste infine dispone la legge reg. Trentino-Alto Adige 13 luglio 1970 n. 13 che siano tracciate in zona idrogeologicamente idonea e normalmente non soggetta a frane o valanghe durante il periodo d'esercizio.

### 3) L'obbligo di risarcimento dei danni.

In relazione agli obblighi contenuti nelle norme testè esposte si determinano, qualora la valanga provochi dei danni, anche responsabilità di carattere civile, che potranno riguardare sia i soggetti privati che abbiano omesso le misure prescritte dalla legge, sia la P. A. ed i propri dipendenti che abbiano eseguito negligenemente i prescritti controlli.

La responsabilità dei privati potrà poi essere sia di natura contrattuale che extracontrattuale; di natura contrattuale sarà nell'ipotesi in cui sussista un negozio, nel nostro caso frequentemente si tratterà di contratto di trasporto.(160)

Responsabilità contrattuale riteniamo sussistere anche nel caso che l'obbligazione di allarme e di sicurezza si ponga a carico di maestri di sci nei confronti dei propri allievi, in quanto riteniamo compreso nel relativo contratto d'opera anche l'obbligo di salvaguardare l'incolumità dei contraenti che si affidano all'esperienza del maestro stesso.

La responsabilità extracontrattuale non si limita tuttavia alla inosservanza di queste sole norme, ma comprende tutte le ipotesi in cui la caduta della valanga si verifica per colpa di qualche soggetto anche estraneo sia alla gestione dell'impianto di risalita che alla manutenzione della pista, ad esempio uno sciatore che imprudentemente si avventuri sul pendio procurando col proprio peso il distacco della massa nevosa.

Sono da richiamare in materia le disposizioni contenuti nel C. P. agli artt. 426 e 449 che puniscono chiunque dolosamente, rispettivamente colposamente, cagiona la caduta di una valanga, e l'art. 427 C. P., in cui è previsto il reato di danneggiamento di opere destinate alla difesa contro le valanghe, acque o frane. Le richiamate disposizioni del C. P. saranno applicabili quando la valanga rivesta il carattere del disastro, cioè sia un avvenimento di notevole entità che pone in pericolo un numero indeterminato di persone.(161)

L'indagine sull'esistenza del dolo o della colpa rileverà anche in sede civile nell'ipotesi di sussistenza di responsabilità contrattuale, al fine dell'applicazione dell'art. 1225 sull'estensione o meno del risarcimento al danno imprevedibile nel tempo in cui è sorta l'obbligazione.

#### 4) L'obbligo di soccorso.

Quest'obbligo trova un riferimento nel diritto positivo nel comma 2° dell'art. 592 C.P., che prescrive appunto di prestare l'assistenza occorrente, trovando un corpo umano che sia o sembri inanimato ovvero una persona ferita o altrimenti in pericolo, ovvero, nel caso in cui l'assistenza non sia occorrente o non possa essere prestata, di darne immediato avviso all'autorità.

Abbiamo visto nei capitoli precedenti come l'obbligo si ponga, nei confronti di chi mantiene in efficienza una pista, come obbligo di apprestare del personale e dei mezzi per il soccorso medesimo, che, nel caso di caduta di valanga, dovrà esercitarsi a mezzo di tale organizzazione e di quant'altro sia necessario.

Problemi particolari per la responsabilità non si presentano neppure in relazione al contratto di trasporto, se si eccettua quello di valutare la sussistenza o meno di colpa in relazione alla prevedibilità dell'evento ed all'apprestamento delle misure di sicurezza.

Il giudizio su tale questione sarà necessariamente di carattere tecnico, e riguarderà soprattutto i precedenti storici.

Si può ricordare al proposito come esista in Italia un atlante delle valanghe, edito dalla Scuola Militare Alpina di Aosta, compilato appunto sulla base dei precedenti delle varie zone in rapporto alla caduta di valanghe.

Una questione particolare è quella che si pone per la responsabilità dei danni eventualmente subiti dal soccorritore; il codice tedesco delle assicurazioni contiene al proposito una norma assai interessante, il S 537 . 5a, grazie al quale sono assicurati tutti coloro che senza particolare obbligo giuridico salvano una persona dal pericolo di morte imminente o che portano soccorso in caso di incidenti, di pericolo, di rischio.

L'Hallsch, nella monografia precedentemente citata, distingue a seconda che il soccorritore sia inviato da qualcuno ovvero presti il soccorso indipendentemente, di propria iniziativa; nel primo caso, riferendosi alle norme vigenti nella Germania Federale, ritiene sussista una responsabilità contrattuale del terzo, mentre nel secondo prospetta l'ipotesi del ricorso alle norme sulla gestione d'affari.(162)

Riteniamo che queste soluzioni non siano accettabili nel nostro ordinamento.

Nel caso dell'invio da parte di un terzo, qualora non sussista un obbligo giuridico di carattere particolare da parte del soccorritore, come per gli appartenenti a corpi armati, la questione deve risolversi nel quadro del contratto d'opera di cui all'art. 222 e segg. C.C., ma in tal caso non si può parlare di un obbligo del committente di risarcire i danni subito dal soccorritore, a meno che non sia espressamente previsto dalle clausole contrattuali.

Nel caso di rapporto di lavoro subordinato, il problema andrà invece risolto col ricorso alle norme dettate per l'assicurazione per gli infortuni sul lavoro.

Qualora il soccorritore agisca di propria iniziativa esistono norme in materia di soccorso alpino che prevedono l'attribuzione alle guide e portatori alpini, nonché alle squadre del soccorso alpino, di indennità per le prestazioni rese in operazioni di salvataggio di ricupero o di soccorso; una tale norma per la regione Trentino-Alto Adige è quella contenuta nella legge regionale 9 gennaio 1962 n.4, sulla costituzione di un fondo per le spese derivanti da interventi dei corpi di soccorso alpino della Regione.

Non pare che possa in altro modo risolversi il problema, non comunque attraverso la configurazione a vantaggio del soccorritore di un diritto al risarcimento nei confronti della persona soccorsa, dato che l'azione del soccorritore medesimo corrisponde ad un suo obbligo giuridico, penalmente sanzionato.

Né d'altra parte esiste una norma che attribuisca un'indennità ponendola a carico del soggetto soccorso.

## CAPITOLO V

### RESPONSABILITÀ DEI MAESTRI DI SCI E DELLE GUIDE

#### 1. Le norme sulle guide ed i maestri di sci.

Esamineremo nel presente capitolo la responsabilità dei maestri di sci e delle guide, avvertendo che tali qualificazioni non verranno intese in senso restrittivo, ma comprenderanno anche quei soggetti, che senza avere una vera e propria qualifica professionale e la conseguente attribuzione del titolo a termine di legge, esercitano di fatto in determinate circostanze funzione di istruttore o di capocomitiva, cui corrisponda un affidamento da parte degli allievi o dei compagni d'escursione, se non addirittura la costituzione di un rapporto contrattuale.

Da notare anche che non esiste nel nostro ordinamento il mestiere di “guida-sciatore”, giuridicamente differenziato come in altre legislazioni (163), anche se frequentemente i maestri di sci assolvono per gli itinerari sci-alpinistici le medesime funzioni della guida, avendone spesso anche la qualifica professionale.

Le guide ed i portatori alpini sono oggetto di alcune norme del T.U. delle leggi di pubblica sicurezza che all'art. 123 dispone, quale condizione per esercitare la professione, l'obbligo di ottenere la relativa licenza dal questore; il regolamento per l'esecuzione del detto T.U., contenuto nel R.D. 6 maggio 1940 n. 635, all'art. 634 b) definisce guide alpine coloro che per mestiere accompagnano gli escursionisti nelle zone montane od alpestri, ed all'art. 234 c) definisce portatori alpini coloro che per mestiere accompagnano gli escursionisti nelle zone montane o alpestri per trasportare bagagli o vettovaglie.

L'art. 238 sottopone i maestri di sci alle stesse regole delle guide, quanto all'obbligo di ottenere la licenza e di sostenere l'esame prescritto al n. 2 dell'art. 237 del regolamento, che verte sulla topografia della zona in cui il candidato intende esercitare la professione, sulla tecnica alpinistica e su nozioni di pronto soccorso; prescrive inoltre per i medesimi l'obbligo di presentare un certificato di idoneità alla professione da rilasciarsi dalla Federazione Italiana Sport Invernali.(164)

Altre norme in materia sono contenute nel D.L. C.P.S. 1 aprile 1947 n. 218 e nella legge Reg. Valle d'Aosta 28 settembre 1951 n. 2.

La responsabilità di questi soggetti ci interessa soltanto in relazione allo sci, sia che si svolga in pista, sia che si svolga su itinerari sci-alpinistici.

#### 2. Responsabilità dei maestri di sci nei confronti degli allievi.

Il rapporto maestro di sci-allievo si configura nell'ambito del contratto d'opera di cui all'art. 2222 e ss. del C.C., caratterizzato dall'impegno del prestatore di

compiere verso un corrispettivo un'opera od un servizio con lavoro prevalentemente proprio e senza vincolo di subordinazione verso il committente.

Nel caso nostro, poiché si tratta di impartire al committente, o ad altri dal committente indicato, l'istruzione sulle tecniche dello sci, riteniamo si ponga un impegno da parte dell'allievo di attenersi alle direttive del maestro anche per evitare i pericoli che può rivestire la pratica dello sci per i principianti.(165)

D'altra parte ed in relazione a questo affidamento dell'allievo all'esperienza del maestro, si pone a carico del medesimo un'obbligazione ex contractu di non esporre l'allievo a pericoli maggiori dello stretto necessario e di osservare quindi tutte le norme di prudenza che abbiamo esposto parlando dei doveri dello sciatore nonché le altre suggerite dalla tecnica dello sci, relativamente al terreno e, soprattutto se si tratta di sciatore alle primissime esperienze, relativamente al controllo dell'equipaggiamento che deve essere adatto.(166)

Riteniamo utile ricordare a questo proposito la sentenza già citata che ha stabilito la responsabilità dell'imputato che consentì ad un minore di usare sci non adatti in luogo non adatto.

I principi enunciati in tale sentenza sono da adottarsi nei rapporti tra allievo e maestro, sempre nei limiti della possibilità del maestro di imporre l'osservanza all'allievo.

Qualora violazione delle norme di prudenza sia da addebitarsi alla negligenza del maestro, si porrà a suo carico la responsabilità per i danni eventualmente subiti dall'allievo.

### 3. Responsabilità dei maestri di sci per i danni causati dagli allievi al altri sciatori.

La violazione delle ricordate norme di prudenza varrà anche a determinare una responsabilità del maestro per i danni che l'allievo procuri, per effetto di detta violazione, ad altri sciatori; tuttavia è da tener presente che, per il solo fatto di essersi affidato ad un esperto, l'allievo non viene liberato dall'obbligo di informarsi ed attenersi a sua volta alle norme della prudenza.

Significativa al proposito un'altra decisione giurisprudenziale, già menzionata, ed emessa da una Corte svizzera:

*“Lo sciatore, per quanto sciante sotto la direzione di persona sperimentata, deve cionondimeno adattare il proprio comportamento alle sue capacità personali. Deve conformare la sua condotta alle condizioni del percorso, e moderare la velocità in maniera sufficiente per non perdere la padronanza degli sci”.* (167)

Il principio, enunciato per la velocità, vale per tutte le altre regole sul comportamento dello sciatore.

Si tratterà poi di valutare, a seconda delle circostanze, se sussista la responsabilità di uno solo dei soggetti oppure se sia necessario applicare l'art.

2055 C.C. sulla responsabilità solidale; in ogni modo si tratta di responsabilità extracontrattuale ex art. 2043 C.C.

Resta da vedere se nei confronti del maestro di sci siano applicabili gli artt. 2047/1 e 2048/2 che stabiliscono una presunzione di colpa, il primo a carico del sorvegliante dell'incapace, per il danno cagionato dallo stesso, ed il secondo a carico del precettore, per il danno cagionato dall'allievo minore; salva in entrambi i casi la prova liberatoria di non aver potuto impedire il fatto.

Qualora l'allievo fosse soggetto incapace di intendere o di volere riteniamo non sia applicabile nei confronti del maestro di sci la norma dell'art. 2047 1° comma; questo in considerazione del valore che deve attribuire alla locuzione "tenuto alla sorveglianza" con la quale viene indicato il soggetto della responsabilità in questione.

In giurisprudenza le interpretazioni sono state contrastanti, ritenendosi tenuto alla sorveglianza, in qualche decisione, anche colui cui l'incapace sia stato affidato in temporanea custodia (168), e chi ne abbia assunto volontariamente la sorveglianza (169) posizioni tuttavia superate dalla dottrina e dalla stessa giurisprudenza.

Deve dunque intendersi per sorvegliante dell'incapace chi ne è tenuto alla sorveglianza in forza di legge o di altro titolo e si trova al tempo stesso nella concreta possibilità di esercitarla (170), e questo non è il caso del maestro di sci. Riteniamo invece applicabile ai maestri di sci l'art. 2048 C.C. per quanto si riferisce alla responsabilità dei precettori, che si identificano in coloro che impartiscono un insegnamento, e sono dunque tenuti ad una specifica attività di sorveglianza.(171)

A proposito della responsabilità ex art. 2048 notevoli sono in dottrina i contrasti: taluno la riconduce al difetto di sorveglianza (172), mentre nella dottrina più recente la si pone talora nell'ambito della responsabilità oggettiva (173; altri ritiene che, guardando al fondamento della norma, non si tratti di vedere se si risponde per il fatto altrui o per il fatto proprio in concorso col fatto altrui, bensì che si risponda per la posizione caratteristica in cui il soggetto precettore si viene a trovare nei confronti del soggetto allievo che cagiona il danno.(174)

Posizione che a noi non appare soddisfacente nel senso che identificato il fondamento della norma, non pone in luce l'elemento della colpa che pure risalta chiaramente nella norma attraverso l'attribuzione al precettore del potere di fornire la prova liberatoria di non aver potuto impedire il fatto; per cui ci pare da accettare la dottrina, che vede questa responsabilità come derivante da colpa del precettore per aver ommesso l'uso dell'ordinaria diligenza nella sorveglianza dell'allievo.(175)

Responsabilità dunque diretta, soggettiva e presunta che si riassume nel paradigma della "culpa in vigilando" (accanto alla quale si pone quella

dell'allievo per il fatto proprio) (176), contenuta entro i limiti di tempo e luogo in cui la sorveglianza è effettivamente esercitata.

Un caso simile deciso in giurisprudenza è quello del danno causato dall'allievo conducente di veicoli, in cui è stata affermata esplicitamente l'applicabilità dell'art. 2048 nei confronti dell'istruttore (177); come del resto è ammessa nei confronti degli insegnanti delle scuole pubbliche.

Notiamo infine, a proposito dell'incapace che, quando esso stesso subisca un danno in conseguenza del fatto illecito altrui in concorso causale col proprio fatto colposo, è stato ritenuto che il risarcimento del danno debba essere proporzionalmente ridotto in virtù dell'art. 1227 C.C. (178), nonostante l'argomento contrario dell'inopponibilità del concorso di colpa all'incapace perché l'incapace non può essere imputato di colpa (179); al quale argomento è stato ribattuto come in realtà il concorso della vittima nel determinismo del fatto dannoso costituisca un concorso di cause, col risultato che le conseguenze del fatto vanno ripartite tra i soggetti, anche se uno di loro è incapace. (180)

#### 4. Responsabilità delle guide e maestri di sci relativamente ad attività sci-alpinistiche.

Entrando nel campo dell'alpinismo, sia pure sotto l'aspetto sci-alpinistico, le regole che abbiamo esaminate relativamente al comportamento dello sciatore in pista vengono meno per essere sostituite da altre norme di prudenza, sorrette da quella che viene chiamata "consuetudine della montagna"; non è tuttavia da credere che vengano perciò meno gli obblighi di natura contrattuale ed extracontrattuale relativi ai rapporti che anche in quest'ambito si formano.

Dal punto di vista contrattuale l'atto costitutivo del rapporto è il contratto di guida, retto dalle comuni norme sulle obbligazioni, che si configura più precisamente come contratto d'opera, in cui si pone come nota dominante quella dell'intuitus personae; nota emergente particolarmente nel campo alpinistico dove spesso, sulla fiducia che un contraente pone nell'abilità e prudenza dell'altro, si fonda un tale affidamento da rischiare imprese anche molto pericolose.(181)

Dal contratto emergono obbligazioni a carico della guida ed a carico del cliente; la prima deve far uso della prudenza, diligenza e perizia che costituiscono i presupposti della sua professione, deve indicare l'itinerario ed i pericoli, controllare l'equipaggiamento e le condizioni fisiche del cliente, rinunciare al compimento del percorso, qualora si presenti pressoché impossibile, o talmente pericoloso da eccedere i limiti del rischio superabile con le tecniche in possesso degli escursionisti.

Deve la guida, di fronte al pericolo, raddoppiare la prudenza ed aiutare di persona il cliente nei punti critici (182); mentre costui deve subordinarsi alla guida stessa ed attenersi alle disposizioni che gli vengono impartite.

In definitiva deve farsi uso da parte di ambedue i contraenti della media diligenza, come abbiamo in precedenza sottolineato; diligenza, che pur essendo sempre quella media del buon padre di famiglia, potrà richiedere un grado altissimo di attenzione e preparazione, indispensabile per affrontare imprese talora al limite delle possibilità umane.

Nel campo sci alpinistico troverà frequente applicazione quanto sopra esposto al riguardo della caduta di valanghe.

Il discorso fatto in relazione al contratto di guida per la diligenza e la prudenza richieste ai partecipanti dell'escursione, si può estendere anche al campo extracontrattuale; ognuno dei componenti della cordata e del gruppo sarà responsabile della osservanza dei regolamenti, nonché delle norme di prudenza comprese nella consuetudine della montagna, e dovrà far uso della diligenza media del buon capo gruppo, del buon capocordata, del buon alpinista.

##### 5. Il rischio ed il consenso dell'avente diritto.

Anche in questo campo si pone con particolare evidenza il problema, che già abbiamo analizzato, relativo al consenso dell'avente diritto come causa di esclusione della responsabilità.

Riguardo all'alpinismo è stato giustamente notato come la lotta dell'alpinista si svolge non contro un altro soggetto, come avviene ad esempio nel pugilato, ma contro la montagna; in modo che, nel caso di infortunio, di danno cagionato da uno o più dei partecipanti ai colleghi, si tratta di avvenimento esorbitante dall'attività alpinistica vera e propria, anche se verificatosi come sua conseguenza e tale da dover essere quindi valutato in rapporto al comportamento dei materiali autori dell'infortunio, conforme o contrario alla consuetudine alpinistica.(183)

Quindi dovranno a maggior ragione ritenersi valide le considerazioni già fatte sull'inammissibilità del consenso in rapporto a diritti indisponibili, e sulla necessità dell'affermazione esplicita del consenso medesimo in relazione a diritti disponibili, dalla quale affermazione potrà farsi discendere nella specie l'esistenza dell'autoresponsabilità dell'alpinista per danni subiti.(184)

La responsabilità poi relativa alla decisione di affrontare il rischio ed alla scelta dei mezzi tecnici da impiegare può ritenersi sussistente solo nel caso che preesista tra i compartecipi un rapporto di sicura subordinazione, con rispettivi obblighi e diritti; in questo senso si è espressa la Corte di Cassazione.(185)

Notiamo infine, in aggiunta a quanto esposto nel cap. I, che accanto all'interesse privato alla tutela dell'incolumità personale esiste un interesse pubblico, tutelato dalla norma penale; quando la lesione eccede i limiti dell'attività sportiva, ad esempio perché cagionata con dolo, secondo un'affermazione che riteniamo valida, oltre all'illecito civile sussiste anche il reato.(186)



Quindi in relazione alle lesioni sportive il problema della esistenza del reato non si pone sempre negli stessi termini del problema dell'esistenza dell'illecito civile; ciò ha rilevanza, riguardo al danno, al fine dell'applicazione dell'articolo 185 C.P. e 2059 C.C. sulla risarcibilità del danno non patrimoniale, risarcibilità che sussiste solo in presenza di reato.

6. Applicabilità dell'art. 2050 C.C.

Qualora la responsabilità per danno cagionato nello svolgimento dell'attività sci-alpinistica si ponga nel campo extracontrattuale, data la intrinseca pericolosità di questa attività, interente sia alla sua stessa natura che a quella dei mezzi adoperati, riteniamo sia sen'altro da applicare l'art. 2050 del C.C., con conseguente presunzione di responsabilità a carico del danneggiato ed inversione dell'onere della prova della colpa; ci richiamiamo, in ordine a questa affermazione, a quanto esposto sopra in tema di pericolosità nei capitoli I e II.

## CAPITOLO VI

### RESPONSABILITÀ PER I DANNI CAGIONATI IN OCCASIONE DI MANIFESTAZIONE SPORTIVA

#### 1. Norme in materia di manifestazioni sportive.

Le manifestazioni sportive sono contemplate nel T.U. delle leggi di pubblica sicurezza negli artt. da 68 a 84 e nel regolamento del T.U. di pubblica sicurezza negli artt. da 116 a 129; per le gare di sci sono applicabili gli artt. 68 del T.U., che prescrive sia rilasciata licenza dal questore per gli spettacoli ed i trattenimenti in luogo pubblico od aperto al pubblico, ed i seguenti, contenenti divieti e prescrizioni particolari relative alle esigenze dell'ordine pubblico e del buon costume.

Inoltre l'art. 120 del regolamento impone l'obbligo di osservare nelle gare di velocità le prescrizioni delle leggi speciali e quelle che l'autorità ritenga necessario impartire per tutelare l'ordine pubblico e la pubblica incolumità; l'art. 121 seguente dispone che per le gare sportive di ogni specie sia preventivamente comunicato all'autorità di P.S. l'apposito regolamento di gioco; l'articolo 123 prevede per le manifestazioni sportive con carattere educativo, esclusa qualsiasi finalità di lucro o di speculazione, il solo avviso alla autorità locale di P.S. almeno tre giorni prima di quello fissato per la manifestazione.

Per lo sci agonistico le regole sportive da applicare sono stabilite dalla F.I.S.I., e devono essere osservate sia dagli organizzatori della manifestazione che dai concorrenti.

Ci troviamo anche qui in un campo dove tutte le norme relative al comportamento dello sciatore vengono meno necessariamente, considerate le finalità della gara ed il fatto che la discesa agonistica si svolge su pista chiusa al pubblico.

#### 2. Responsabilità degli organizzatori. (187)

Responsabilità degli organizzatori si pone in duplice senso: nei confronti dei partecipanti alla gara e nei confronti degli spettatori.

Nei confronti dei partecipanti si pone sia nel campo contrattuale che in quello extracontrattuale, a seconda che sia intercorso o meno tra concorrente ed organizzatore un negozio giuridico attraverso il quale, come spesso avviene, il primo abbia versato un importo per l'iscrizione, contraendo in tal modo nei confronti del secondo il diritto a usufruire del complesso organizzativo predisposto per lo svolgimento della manifestazione e dei relativi servizi.

Rientra di conseguenza tra gli obblighi contrattuali dell'organizzatore anche quello di predisporre il tracciato secondo le norme sportive vigenti, in maniera

che lo sciatore non si trovi ad affrontare rischi superiori a quelli inerenti alla pratica agonistica secondo le regole del gioco.

È tuttavia da notare che il semplice sussistere di una violazione del regolamento da parte dell'organizzatore non comporta di necessità il sussistere della sua responsabilità in caso di danno subito dal concorrente; è necessario che un tal pregiudizio sia collegato alla violazione regolamentare con nesso di causalità giuridica. (188)

Qualora un rapporto di carattere contrattuale non si sia costituito, la responsabilità dell'organizzazione si pone nel campo extracontrattuale e sarà da valutare in relazione alle prescrizioni dei regolamenti, ed alle altre norme di prudenza che l'organizzatore di media diligenza è tenuto ad osservare.

Riteniamo che anche in questo campo, per il pericolo insito nello sci quando venga praticato ad alta velocità ed oltre i limiti imposti dalla prudenza fuori dall'ambito agonistico, trovi applicazione l'art. 2050 sulla responsabilità per l'esercizio di attività pericolosa.

Le considerazioni esposte in ordine ai concorrenti ci sembra debbano valere anche i danni che siano riportati da spettatori.

L'organizzatore dovrà curare che lo svolgimento della manifestazione non arrechi danno a chi assiste, e la sua responsabilità sarà di natura contrattuale od extracontrattuale a seconda che sia intercorso o meno un negozio giuridico tra i soggetti in questione.

### 3. Responsabilità dei concorrenti.

È da notare che nella pratica agonistica dello sci non si pongono i problemi dibattuti per altri sport in rapporto ai limiti fino ai quali può spingersi la spericolatezza del concorrente, senza incorrere in responsabilità per i danni cagionati ad altri concorrenti; questione particolarmente dibattuta in materia di gare automobilistiche, motociclistiche e simili. (189)

Ciò è diretta conseguenza del fatto che la lotta del discesista si svolge contro il tempo; per cui lo scontro con i rivali è indiretto, ed ogni concorrente discende da solo e con la pista libera.

Eventuali danni potranno prodursi in ordine a carenza dell'organizzazione che non provveda a controllare la praticabilità del percorso e l'assenza di ostacoli costituiti da concorrenti caduti, prima di impartire il via ad ogni singolo partecipante.

Tuttavia, se il fatto si verificasse, lo sciatore dovrebbe adottare un condotta tale da evitare, se possibile, chi lo precede, e non potrebbe addurre a giustificazione la necessità di non compromettere il risultato; il rispetto dell'integrità fisica va infatti anteposto ai valori sportivi ed agonistici, per cui il concorrente non è esentato da qualunque obbligo di cautela a questo scopo. (190)

Questa affermazione è espressa dalla magistratura accanto al principio che lo sciatore nelle gare di discesa a circuito chiuso non è tenuto a moderare la velocità, poiché è suo interesse sfruttare tutte le risorse per pervenire alla vittoria; evidentemente si è voluto affermare che nella gara lo sciatore non è tenuto ad osservare le abituali norme di prudenza, ma che al tempo stesso ne entrano in funzione altre, di contenuto diverso e adatto alla diversità del fenomeno.(191)

A tali norme, di carattere meno rigoroso, dovrà ispirarsi anche l'affermazione di eventuali responsabilità nei confronti degli spettatori, ai quali, a loro volta, saranno responsabili per i danni che dovessero provocare ai concorrenti con il loro comportamento imprudente ed avventato, invadendo la pista e costituendo degli ostacoli necessariamente imprevedibili.

## CAPITOLO VII

### **GIURISDIZIONE E COMPETENZA PER LE CAUSE RELATIVE A RAPPORTI COSTITUITI PER EFFETTO DI INFORTUNIO SCIISTICO**

#### 1. Premessa.

Riteniamo opportuno esporre in breve, al termine della nostra trattazione, alcune regole sulla giurisdizione e sulla competenza del giudice, sulla base dell'osservazione che spesso l'infortunio sciistico determina dei rapporti fra cittadini e stranieri, ovvero tra cittadini sul territorio di uno stato estero o fra stranieri sul territorio nazionale.

Questo fatto, data la frequenza con cui si ripete, ha spinto il Comité Juridique F.I.S. a diffondere negli anni scorsi un questionario, al fine di chiarire le norme dei vari ordinamenti interessati dirette a regolare la competenza dei giudici in caso di ricorso da parte dei danneggiati alla magistratura. Non esiste, è ovvio, nel nostro ordinamento una disciplina particolare per le cause relative ad infortuni sciistici, per cui si applicheranno le norme relative alle cause inerenti alla responsabilità extracontrattuale od a quella contrattuale a seconda dei casi.

#### 2. Norme regolatrici dei rapporti e del processo.

Dal punto di vista dei rapporti, è da premettere l'osservazione che l'art. 16 delle disposizioni sulla legge in generale ammette lo straniero a godere dei diritti civili attribuiti al cittadino a condizione di reciprocità, salve le disposizioni contenute in leggi speciali, con disposizione da applicarsi anche alle persone giuridiche.

Quanto alla legge regolatrice delle obbligazioni è stabilito dall'art. 25 delle disp. sulla legge in gen. che quelle nascenti da contratto sono regolate dalla legge nazionale dei contraenti, se è comune; altrimenti dalla legge del luogo di conclusione del contratto, salva la diversa volontà delle parti.

Le obbligazioni non contrattuali, e quindi tutte quelle derivanti da illecito, sono regolate, per il disposto dello stesso art. 25, dalla legge del luogo dove è avvenuto il fatto da cui esse derivano.

Per la legge regolatrice del processo è stabilito all'art. 27 disp. sulla legge in gen. che sia la legge del luogo in cui processo si svolge.

#### 3. Inderogabilità convenzionale della giurisdizione e della competenza.

Premesso che per la fondamentale norma dell'art. 5 cpc giurisdizione e competenza si determinano con riguardo allo stato di fatto esistente al momento della proposizione della domanda, osserviamo che l'art. 2 del C.P.C. stabilisce che la giurisdizione italiana non possa essere convenzionalmente derogata a favore di una giurisdizione straniera, né di arbitri che pronunciano all'estero salvo che si tratti di causa relativa ad obbligazioni tra stranieri o tra

uno straniero ed un cittadino italiano non residente né domiciliato nella repubblica e la deroga risulti da atto scritto.

Né la giurisdizione italiana è esclusa, per l'art. 3 c.p.c., dalla pendenza davanti ad un giudice straniero della medesima causa o di altra con questa connessa.

Quanto alla competenza dispone l'art. 6 C.P.C. che non possa essere derogata per accordo delle parti salvo che la legge disponga altrimenti, il che si verifica in ordine alla competenza per territorio secondo il disposto e con le eccezioni dell'art. 28 C.P.C.

#### 4. Giurisdizione rispetto allo straniero.

Riteniamo opportuno richiamare ora la disciplina della giurisdizione in confronto allo straniero.

Per l'art. 4 C.P.C. lo straniero può essere convenuto davanti al giudice italiano, (per quanto riguarda il nostro tema):

- se lo straniero è residente o domiciliato anche elettivamente nel territorio della Repubblica e vi ha un rappresentante che sia autorizzato a stare in giudizio a norma dell'art. 77 C.P.C. , oppure se ha accettato la giurisdizione italiana;
- se la domanda riguarda obbligazioni sorte o da eseguirsi nel territorio della Repubblica;
- se la domanda è connessa con altra pendente davanti al giudice italiano, oppure riguarda provvedimenti cautelari da eseguirsi nella Repubblica o relativi a rapporti dei quali il giudice italiano può conoscere;
- se, nel caso reciproco, il giudice dello Stato al quale lo straniero appartiene può conoscere delle domande proposte contro il cittadino italiano.

#### 5. Applicazione delle norme esposte in materia di infortunio sciistico.

Per quanto riguarda responsabilità contrattuale osserviamo che:

- se il contratto è concluso in Italia tra uno straniero ed un cittadino italiano ovvero tra stranieri di diversa nazionalità, lo straniero può essere convenuto davanti al giudice italiano, che applicherà la legge del locus contracti;
- se il contratto è concluso in Italia tra stranieri connazionali potrà ancora essere adito il giudice italiano, che applicherà la legge nazionale dei contraenti.

Se poi la causa verta in materia di responsabilità extracontrattuale, distinguiamo a seconda che l'infortunio dal quale deriva l'obbligazione sia avvenuto in Italia oppure all'estero: per l'infortunio accaduto in Italia tra cittadini italiani, tra un italiano ed uno straniero, tra stranieri, il responsabile può sempre essere convenuto in Italia e, se non ha residenza né domicilio nel territorio nazionale,

è competente il giudice del luogo ove è sorta l'obbligazione, che del medesimo luogo applicherà la legge, cioè il diritto italiano.

Per l'infortunio accaduto all'estero, se ne è responsabile il cittadino italiano, residente o domiciliato nel territorio della Repubblica, il danneggiato chiunque sia e dovunque risieda può citarlo davanti al giudice italiano del luogo ove esso ha la residenza o il domicilio e sarà applicata la legge del luogo dove è sorta l'obbligazione; il responsabile straniero può essere convenuto in Italia sia dallo straniero che dal cittadino qualora ricorra una delle condizioni di cui all'art. 4 C.P.C., e verrà applicata la legge del locus delicti.

Il difetto di giurisdizione nei confronti dello straniero può essere rilevato d'ufficio solo se il convenuto è contumace, e può essere rilevato soltanto dal convenuto costituito che non abbia accettato espressamente o tacitamente la giurisdizione italiana, e questo ai sensi dell'art. 37 II comma del C.P.C.

\*\*\*\*\* \*\*

## NOTE

1. P. GAUSSOT, Relazione sulla responsabilità civile ai colloqui sul diritto dello sci, 9 nov. 1969, Chamonix – inedito, ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
2. <sup>1</sup> Notiziario Panathlon Internazionale Marzo 1969.
3. <sup>1</sup> Tutti questi dati sono stati ricavati da: atti del convegno del "Comitè Juridique F.I.S." del 23 maggio 1970, Berna.<sup>1</sup>
4. P. OMODEO, Genetica umana e omeostasi, CLEUP, Padova, p.6 e segg<sup>1</sup>
5. Resp. civ. e prev. 1968, p.529.
6. HUART, Atti del Comitè Juridique F.I.S., Berna 23 maggio 1970 – inedito, ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
7. L. ANDREOTTI, Studio sullo sci per la Provincia di Trento, 1962
8. <sup>1</sup> LAZZARINI, Atti colloqui sul diritto dello sci, 9 novembre 1969, Chamonix, inedito – ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige. MORANNE-DANNEGHER-WILLIAMS, Atti Comitè Jur. F.I.S., Parigi 1967, Barcellona 1969, Berna 1970 inedito – ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.<sup>1</sup>
9. Unico aspetto che ha prevalso dell'opposta tesi, è stata l'affermazione della necessaria presenza sulle piste di organi di polizia, al fine di garantire il rispetto delle norme generali, valide in ogni tempo per tutti i cittadini.
10. <sup>1</sup> Corretta, quindi, appare l'affermazione contenuta nella sentenza del 9.3.1962 della Pretura di Cuorgnè: "Ai fini di stabilire la colposità o meno del comportamento dello sciatore non si può far ricorso ad una correlazione con le norme del codice stradale richiamando i concetti generali di prudenza che debbono illuminare la condotta di guida degli utenti della strada, ma occorre esaminare il comportamento alla luce delle norme generiche di prudenza, diligenza, perizia – in Resp. civ. e prev. Arch. 1962 – 361. Ci sentiamo di dover criticare, invece, una contraria affermazione della Corte di Cassazione: "... la pista per sciatori sulla quale non sono in corso gare agonistiche deve considerarsi come una normale via di



comunicazione su cui vigono le abituali leggi per la circolazione stradale”.

11. CIMINI, Atti del 2° convegno sui problemi giuridici, educativi e sociali del turismo – inedito, ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
12. CARNELUTTI, Teoria Generale del diritto, 3.a ediz. Foro Ital. Roma 1951, p.227 e segg.
13. DELL'ANDRO, voce Antigiuridicità in Enciclopedia del Diritto, Giuffrè, Milano 1958, p.542 e segg.
14. PETROCELLI, L'antigiuridicità, Cedam, Padova 1945, p.73 e segg.
15. CARIOTA-FERRARA, Il negozio giuridico nel diritto privato italiano, Morano, Napoli 1947, p.24 e segg.
16. PUGLIATTI, voce “alterum non laedere” in Encicl. del diritto, cit. v. III, p.98 e segg.
17. MORO, L'antigiuridicità penale, Priulla Palermo 1947, p.135.
18. RANIERI.
19. Scognamiglio, voce ‘Illecito’ (diritto vigente) in novissimo digesto italiano, Editrice Torinese, 1957, vol. VIII, p.167
20. SANTORO PASSARELLI, Dottrine generali del diritto civile, ottava ediz., Napoli 1964, p.109.
21. DE CUPPIS, Il danno, vol. I, Milano 1966, p.66 ss.
22. FORCHIELLI, Lariani, vol. I, Padova 1968.
23. La presunzione potrà forse farsi valere solo nel caso di età inferiore all'uso della ragione, ma anche questo è discutibile: in materia di illecito civile non sono applicabili le norme penali (14 preleggi) – L'accertamento sulla capacità d'intendere e volere dovrà farsi di volta in volta dal giudice – Per il minore di anni 14 la giurisprudenza esclude comunque la risarcibilità del danno morale (2059 – 185 c.p.).
24. DE RUGGIERO, Istituzioni di diritto civile, vol. III, Principato ed. Milano, Messina 1935, p.497. BONASI-BENUCCI, La responsabilità civile, Giuffrè, Milano, 1955, p.24.
25. POGLIANI, Responsabilità e risarcimento da illecito civile, Giuffrè, Milano 1964, p.7 segg. DE CUPPIS, Il

- danno, Milano 1954, p.88.
26. FORCHIELLI, La colpa lievissima in Riv. Dir. Civ., 1963, p.179.
  27. Pret. Perosa Argentina, 12 marzo 1957, Arch. Resp. Civ. 1961, n. 204.
  28. LEER-RABINOVITCH, Relazione al Comitè Juridique F.I.S. sulla giurisprudenza europea, 1967-inedito-ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige. BONDONI, Regole sportive e collisioni sulle piste di sci, resp. civ. e prev. 1968, p.495 ss.
  29. Citati in resp. civ. e prev. 1968, p.495.
  30. Citati in resp. civ. e prev. 1963, p.646.
  31. Citati in resp. civ. e prev. 1968, p. 529 e segg.
  32. Cass. Pen. 23 febbraio 1966, cit.
  33. P. KLEPPE, Die haftung bei skiunfallen in der Alpenlandern, Munchen 1967, par.61.
  34. DE CUPHIS, Il danno, cit., p.66.
  35. Cour del Cass. Pen. Du Trib. Fed. Suisse, 26 febbraio 1954, RO 80, IV, 49.
  36. LG Wien 29 gennaio 1965 OJZ 1965.
  37. Tale teoria nella sua applicazione allo sci afferma essenzialmente che lo sciatore, intraprendendo un'attività sportiva che comporta di per sé dei pericoli, si assume conseguentemente il rischio dei danni che gli derivano da eventuali infortuni causati da collisione con altri sciatori, in virtù di un tacito atto di disposizione della propria integrità fisica.
  38. WILLIAMS, Atti del Comitato Giuridico F.I.S., Barcellona, 22 maggio 1969.
  39. DE CUPHIS, I diritti della personalità, Milano 1959, p.120.
  40. Cour de Grenoble civ. 9 marzo 1962, Juris Classier Periodique, 1962 II 12, p.697
  41. OLG Stuttgart, 17 ottobre 1963, N.J.W. 1964, p.1859.
  42. Nella segnaletica adottata internazionalmente il colore blu vale ad indicare piste di scarsa difficoltà.
  43. Cour de Grenoble 9 marzo 1962 cit.

44. OLG Munchen 23 aprile 1964 ined. in Leer Rabinovitch relazione al Comitato giuridico F.I.S. cit.
45. Trib. Pen. Min. Trento 23 giugno 1965 – in Leer Rabinovitch relazione al Comitato giuridico F.I.S. 1967 cit.
46. Pret. Porretta Terme, 20 giugno 1968, n. 46 in resp. civ. e prev., 1968, p.495 – cfr. Bondoni p.498.
47. DANNEGHER – Relazione al Comitè Juridique F.I.S. 22 maggio 1969, inedito-ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
48. Pret. Castel di Sangro, 11 luglio 1957 Arch. Resp. Civ. p.22; commento in Nuovo Dir. 1958, p.193.
49. Si definisce “canalino” un passaggio obbligato, piuttosto stretto e ripido, che richiede una tecnica di discesa da sciatore esperto.
50. Lo “spazzaneve” costituisce il primo esercizio della progressione attualmente in uso per l'insegnamento della tecnica dello sci: permette di affrontare solo terreni ampi e di scarsa pendenza.
51. Il “cristiana” è una manovra eseguita a sci paralleli, con la quale si compiono curve e rapide frenate; richiede una tecnica avanzata.
52. OLG Bavier, 15 maggio 1957, ined. in Leer Rabinovitch, relazione al Comitato giuridico F.I.S. 1967, cit.
53. Pret. Perosa Argentina 13 febbraio 1962, in arch. Resp. Civ. 1962 – p.362.
54. Pret. Cavalese 10 febbraio 1960 – Giovannini – raccolta di decisioni giurispr. in materia di sci, inedito-ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
55. Trib. Fed. Suisse, 7 febbraio 1956 – RO 82 II, 25.
56. Pret. Pistoia 7 luglio 1958, Riv. Dir. Sport 1959, p.146.
57. LG Wien 29 giugno 1965, in Leer – Rabinovitch, relazione al Comitato giuridico F.I.S. 1967 cit.
58. LG Wien 29 gennaio 1965 cit.
59. Trib. Pen. Min. Trento 23 giugno 1965 cit.
60. Cour de Chambéry civ. 9 novembre 1964, ined. in Leer Rabinovitch, relazione al Comitato giuridico F.I.S. cit.

61. OLG Stuttgart, 17 ott. 1963, N.J.W. 1964, 1859.
62. LG Wien 29 giugno 1965 cit.
63. Trib. G.i. Grenoble 3 nov. 1961, ined. in Leer Rabinovitch, relazione al Comitato giuridico F.I.S. cit.
64. Trib. G.i. Gap. 28 febr. 1963, ined. in Leer Rabinovitch, relazione al Comitato giuridico F.I.S. cit.
65. Cour de Chambéry civ. 9 nov. 1964, ined. – in Leer Rabinovitch, relazione al Comitato giuridico F.I.S. cit.
66. Cour de Pau civ. 20 dic. 1962, ined. – Leer Rabinovitch, relazione al Comitato giuridico F.I.S. cit.
67. Cour de Justice civ. Suisse 30 sett. 1960 – Semaine judiciaire 1961, p.217.
68. Trib. G.i. Gap. 3 dic. 1959 J.C.P. 1960, p.423.
69. LG Wien 29 gennaio 1965, cit.
70. Trib. Fed. Suisse 7 febr. 1956, ined. in Leer Rabinovitch – relazione al Comitato F.I.S. cit.
71. OLG Munchen 10 marzo 1942 H.R.R. 1942 p.570
72. LG Wien 29 gen. 1965 cit.
73. Pret. Silandro 16 nov. 1960 – ined., copia della sentenza si trova presso l'Assessorato al turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
74. BONDONI, intervento al IX Convegno sulla sicurezza dello sciatore – Courmayeur 7-8 marzo 1969, in Notiziario del Panathlon Internazionale marzo 1969.
75. Atti del Comitato giuridico F.I.S. 22 maggio 1969 – ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
76. Pret. Perosa Argentina 12 marzo 1957, cit.
77. Pret. Porretta Terme 20 giugno 1968 n.46, cit.
78. Cfr. GENTILE, Responsabilità per l'esercizio di attività pericolose in Resp. civ. e prev. 1950 p.97. POGLIANI, Resp. e risarc. da illecito civ. p.116.
79. Cass. Civ. 20 luglio 1966 in Mass. Giust. Civ. 1966 p.1122
80. Cfr. BONDONI, Regole sportive e collisione sulle piste di sci, cit. in resp. civ. e prev. 1968 p.499.
81. Dall'analisi dei dati riportati in introduzione la percentuale degli infortuni appare dell'1% circa.

82. Trib. Terni 19 giugno 1964 in resp. civ. e prev. 1965 p.320.
83. In resp. civ. e prev. 1968 p.499.
84. FORCHIELLI, Responsabilità civ. – Lezioni v. II CEDAM Padova 1969, p.82.
85. Cfr. DE CUPPIS, Il danno cit. p.322. GENTILE, La giurisprudenza sulla responsabilità civile nel quinquennio 1956-1960 in resp. civ. e prev. 1961 p.30.
86. Cfr. BONASI BENUCCI, La responsabilità civile, Giuffrè Milano 1955, p.179.. POGLIANI, Responsabilità e risarcimento da illecito civile, cit. p.126.
87. MORGANTI, voce “Funicolari, Funivie, Teleferiche” in Noviss. Dig. Ital. – Editrice Torinese 1957, vol. VII, p.676.
88. KLEPPE, Die Haftung bei skifallen in den Alpenländern cit. n.150.
89. KLEPPE, Die Haftung ecc. cit. n. 150.
90. KLEPPE cit. n. 157.
91. DANNEGGER, Responsabilité en matière de moyen de transport mécanique pour skiers, relaz. per il Comité Juridique F.I.S. – ined. ciclostilati presso l’Assessorato al Turismo della Reg. Trentino-Alto Adige.
92. RABINOVITCH, Les engines de remotée mécanique Juris Classeur Periodique 1953 n.45.
93. KLEPPE, cit. n.162.
94. Per la legislazione completa sino al 1961 vedasi voce “Funicolari, Funivie, Teleferiche” in Noviss. Dig. Ital., cit. p.676
95. ASQUINI, La responsabilità del vettore per infortunio del viaggiatore in Riv. Dir. Comm. 1919 II p.358 segg.
96. CHIRONI, Colpa extracontrattuale, Bocca Torino 1906, vol. II, p.62.
97. BARASSI, La teoria generale delle obbligazioni Giuffrè, Milano 1948 vol. III, pp.448, 449.
98. DE CUPPIS, Il danno cit. p.91 ss. Con ampia bibliografia nelle note.
99. POGLIANI, Responsabilità e risarcimento da illecito

- civile, cit. p.235 segg.
100. GENTILE, Regime della prescrizione in materia di responsabilità civile in Resp. Civ. e prev. 1958 p.309 segg.
  101. POGLIANI, Responsabilità e risarcimento da illecito civ., cit. p.235.
  102. GENTILE, Regime della prescrizione in materia di resp. civ., cit. DE CUPPIS, Il danno, cit. p.91 segg.
  103. In un primo tempo si sostenne la tesi che non fosse opponibile alle persone trasportate la prescrizione biennale, bensì quella quinquennale, dato che non era applicabile nei loro confronti l'art. 2054 C.C. in funzione del quale si riteneva dettato il 2947, 2° comma, in questo senso, tra gli altri PERETTI GRIVA, La prescrizione dell'azione di risarcimento nei riguardi delle persone trasportate in Riv. Giur. Circol. e trasp. 1953, p.91. ma si è sostenuto in contrario che non v'è ragione per attribuire ai trasportati un termine maggiore di quello che compete ai terzi: ed in tal senso si è autorevolmente espressa la Suprema Corte in varie decisioni tra cui Sez.Un. 20 ott. 1956 n. 3785 in Resp. civ. e prev. 1957, p.22.
  104. GENTILE, Regime della prescrizione in materia di resp. civ., cit. p.309, con nota sulla giurispr.
  105. Sez. Un. 20 ott. 1956 n. 3785 in Resp. civ. e prev. 1957, p.22.
  106. DE CUPPIS, Il danno cit. p.94, Chiovenda Ist. Dir. Proc. Civ. 1933, p.335.
  107. Cfr. GENTILE, Regime della prescrizione in materia di resp. civ. cit. p.311. SCOGNAMIGLIO – voce “Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale” in Novissimo Dig. Ital. Vol. XV, Torino 1968, p.679.
  108. Cass. 12 febr. 1960 n. 218 in Resp. Civ. e prev. 1969 p.473 e segg.
  109. Cass. Civ. 12 sett. 1968 in Giust. Civ. Mass. Annotato della cass. 1968-2925. Precedentemente per la tesi del concorso di norme Cass. Civ. 1 febr. 1968 Resp. civ. e prev. 1969, p.381
  110. In ordine a queste operazioni, si pone per i danni che derivano da una negligente esecuzione, la responsabilità diretta dei funzionari che le eseguono ex art. 28 Cost. e quella indiretta della P.A. cfr. ALESSI – voce “Responsabilità civile dei funzionari e dei dipendenti

pubblici – in *Noviss Dig. Ital.*, vol. XV Torino 1968 p.658 e segg. ALESSI – voce “Responsabilità civile della pubblica amministrazione” in *Noviss Dig. Ital. Vol. XV*, Torino 1968, p.660.

111. Il principio affermato e pacifico è quello che la osservanza di norme non elimina necessariamente la colpa ove particolari contingenze imponessero particolari cautele. Cfr. ALTAVILLA – voce “colpa penale” in *Noviss. Dig. Ital.*, vol. III, Torino 1959, p.548, nota 6.
112. Cass. 15 giugno 1953 in *Giust. Pen.* 1953 II 1099 n. 857; 17 febr. 1953 in *Giust. Pen.* 1953 II 533 m.486.
113. ALTAVILLA, *La colpa*, Torino 1957, I, p.168.
114. Cass. Civ. 23 dic. 1968 n. 4072 in *Resp. Civ. e prev.* 1969, p.488. Cass. Civ. 13 apr. 1963 n.937.
115. Cass. Civ. 20 marzo 1969 in *Mass. Giust. Civ.* 1969 p.444 – m.878 – in dottrina Cfr SCOGNAMIGLIO voce “Responsabilità civile” in *Novissimo Dig. Ital. Vol. XV*, cit. p.647.
116. Cass. Civ. 20 luglio 1966 in *mass. Giust. Civ.* 1966 p.1122 – n. 1974
117. Cass. Civ. 6 marzo 1962 in *mass.giust.civ.* 1962 p.204, n.420.
118. Cass.civ. 19 maggio 1964 n. 1229 in *giust.civ.* 1964, p.1281.
119. Cass.civ. 12 luglio 1957 n. 2357 in *giust.civ.* 1958, p.129.
120. Casistica in POGLIANI, *Responsabilità e risarcimento da illecito civ.*, cit. p.119 segg
121. FORCHIELLI, *Responsabilità civile lezioni cit. v.II* p. 82.
122. Cass.civ. 13 ottobre 1966 n. 2452 in *resp.civ. e prev.* 1967, p.308.
123. Cass.civ. 7 ott. 1968 n. 3136 in *Resp. civ. e prev.* 1969, p.199
124. Da ultimo Cass.Civ. 7 ott. 1968 n. 3136 in *Resp. civ. e prev.* 1969, p.198.
125. Cass. Civ. 16 ott. 1956 n. 3658 in *Resp. civ. e prev.* 1957, p. 70.
126. Cass. Civ. 7 ott. 1968 cit.Cfr BISEGNA, *La*

- responsabilità del vettore nel trasporto in seggiovia in Nuovo Diritto 1964, 41.
127. OGH 13.5.65 in Danneger Resp. en matière de moyens de transport mécanique pour skieurs, Rapporto al com. J. F.I.S. 1966 – inedito, ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
128. DANNEGER, Resp. ecc. cit.KLEPPE, cit. n. 169.
129. Per la responsabilità penale LAPICCIRELLA, Le responsabilità penali per incidenti verificatisi nell'esercizio delle funicolari aeree, in Riv. Dir. sport. 1962 n. 1-2 p.3 segg.
130. Le notizie riportate in questo paragrafo sono desunte principalmente da:LAZZARINI, condizioni minime di sicurezza per gli sciatori nei centri di sport invernali, relazione al Comitato giur. FIS 15 giugno 1968 inedito ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige. HUART, Le probleme de securité dans la station relazione al Comitato giur. FIS Grenoble 1967, inedito, ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
131. DANNEGER, Rapporto sulla responsabilità dei gestori dei mezzi di risalita, atti del Comitato giuridico FIS, Trento 22 ott. 1966 – inedito ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
132. Per l'iter di questa legge e le questioni postesi durante la sua preparazione vedasi i verbali delle commissioni regionali istituite all'uopo – inediti – dattiloscritti presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
133. Cass.civ. 18 febr. 1963
134. Cfr. RABINOVITCH, La responsabilité de station de sports d'hiver – per i colloqui sulle stazioni di sport invernali presso la Facoltà di Diritto e scienze economiche di Grenoble, 1957 ined. ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
135. In resp.civ. e prev. 1969, p.383.
136. Cfr. CATALANO, Rapporto sulla situazione giuridica delle piste in Italia – per il Comitato giuridico FIS 22 ott. 1966, Trento –inedito, ciclostilati presso l'Assessorato al



Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.

137. Trib. Pistoia 7 dic. 1964 inedito – Catalano rapporto citato.
138. Pret. Cavalese 29 mag. 1964 – inedito – copia dattiloscritta presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
139. Appello Torino 8 maggio 1968 in Resp.civ. e prev. 1969, p.383.
140. Trib. Aosta 6 dic. 1965 inedito-dattiloscritti presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
141. App. Torino 8 maggio 1968 cit.
142. Cour de Grenoble 20 dic. 1963, J.C.P. 1964 II, n. 13506.
143. FORCHIELLI, voce 'Offerta al pubblico' in Noviss.Dig.Ital. vol. XI, Torino 1965, p.763 segg.
144. MESSINEO, Contratto, Giuffrè Milano 1961, p.77.
145. Cour de Toulouse 31 genn.1952 in J.C.P. 1956 II n. 9028.
146. Cour de Grenoble 20 dic. 1963, J.C.P. 1964, II n. 13506.
147. Pret. Cavalese 29 agosto 1964 cit.
148. App. Torino, 8 maggio 1968 cit.
149. BONVICINI, La responsabilità per i danni nel diritto delle obbligazioni, Giuffrè, Milano 1963, p.112 segg.
150. Cfr. GENTILE, il principio dell'affidamento come corollario della prevedibilità in Foro Padano 1949, p.96. MASSARI, Teoria dell'affidamento nel campo della circolazione stradale in Rass. Giur. Circ. e trasp. 1959 p.44. Nel campo contratt.: SANTORO-PASSARELLI, dottrine generali del dir..civ.cit. p.146 e segg. MESSINEO, Manuale di dir.civ., vol. I, p.37.
151. BONVICINI, La responsabilità, cit. p.114.
152. F. SANTORO-PASSARELLI, Dottrine generali del dir. civ., cit. p.76.
153. LONGO, La responsabilità della P.A. nella circolazione stradale con riguardo alla manutenzione delle infrastrutture ed alla organizzazione della circolazione, in

- La circolazione stradale e la responsabilità della P.A., relazioni, memorie, comunicazioni al 12° convegno delle commissioni giuridiche A.C.I., Ischia 3-4-5 maggio 1967, Roma 1967, p.26.
154. In giurisprudenza il termine è adottato ad esempio nella sent. App. Torino 8 maggio 1968 cit.
  155. Trib. Di Aosta 6 dic. 1965 cit.
  156. Atti del congresso O.P.A. Berna 1964 ined. ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
  157. Atti del congresso O.P.A. Berna 1964 cit.
  158. RABINOVITCH, La responsabilité de station de sports d'hiver, cit.
  159. Cass. Pen. 19 maggio 1949 – giust. Pen. 1949 II 490.
  160. In tema di responsabilità contrattuale ricordiamo la decisione della Corte Suprema Austriaca che con sentenza del 13.5.1965 l'ha ritenuta sussistente in un caso in cui si verificò la morte di uno sciatore per caduta di sassi sull'unica pista di collegamento tra la stazione d'arrivo dell'impianto di risalita ed il vero e proprio tracciato della discesa – in HALLISCH, Problemi giuridici relativi alle valanghe, atti del Comitato giur. F.I.S., 28 nov. 1965, Monaco – inedito, ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
  161. ANTOLISEI, Manuale di dir. pen., Milano 1960, parte speciale II, p.439.
  162. HALLISCH, Probl. Giur. Relativi alle valanghe cit.
  163. ALBANESI, Guide e portatori alpini in Noviss. Dig. Ital., vol. VIII, Torino 1962, p.77.
  164. ALBANESI – voce Maestro di sci in Noviss. Dig. Ital. Vol. X, Torino 1964 p.14. CHIARETTI – sull'art. 238 del regolamento al T.U. delle leggi di pubblica sicurezza, Rivista dir. sport. 1951, I, p.62.
  165. Per un obbligo di sorveglianza del precettore nei confronti dell'allievo incapace di agire, cfr. SCOGNAMIGLIO, Responsabilità per fatto altrui, in Novissimo Dig. Ital. Vol. XV, Torino 1968, p.696.
  166. Trib. Di Terni 19 giugno 1964, in Resp. civ. e prev. 1965,
  167. Trib. Fed. Suisse 7 febr. 1956, RO 82 II, 25.

168. App. L'Aquila 10 marzo 1955 in rep.giur.it. col. 2630, n.158.
169. App. Brescia 22 giugno 1955 in rep.giur.it. col. 2630, n.161.
170. POGLIANI, Responsabilità cit. p. 104. FORCHIELLI, Responsabilità civ. cit. p.31. MESSINEO, Manuale del diritto civ. e comm. Milano 1958 vol. V p.574, che però non ritiene necessario il rapporto immediato tra sorveglianza e sorvegliato. Cass. Civ. 21 dic. 1953 n. 3790 in Resp. civ. e prev. 1954, p.256.<sup>1</sup>
171. SCOGNAMIGLIO, Responsabilità per fatto altrui, in Noviss. Dig. It. Cit. p.697.
172. GIORGI, Teoria delle obbligazioni nel diritto moderno italiano vol. V Firenze 1926 p.425 segg.
173. TRIMARCHI, Rischio e responsabilità oggettiva, Milano 1961 p.71 segg.
174. SCOGNAMIGLIO, Resp. per fatto altrui in Noviss. Dig. It. Cit. p.696.
175. FORCHIELLI, Resp. civ. vol. II cit. p.44 segg.
176. POGLIANI, Responsabilità e risarcimento da illecito civ., cit
177. App. Bologna 6 marzo 1958 in Rep.giust.civ. 1958 81-p.359.
178. Sez.un. 17 febr. 1964 n. 351 in resp.civ.e prev. 1964 p.18.
179. DE CUPPIS, Foro It. 1957, I, 933.
180. GENTILE, Ancora sul concorso di colpa dell'incapace, Resp.civ. e prev. 1964 p.18 segg. BONASI-BENUCCI, La resp.civ., cit. p.48 – l'argomento di questo autore si fonda sulla distinzione tra colpa in abstracto e colpa in concreto.
181. ALBANESI, Guide e portatori alpini, cit. p.77.
182. Trib. Trento 6 dic. 1949 in riv. Dir. sport. 1950, 2, 119
183. CHABOD, Responsabilità negli infortuni alpinistici, riv. Dir. sport. 1959; p.372.
184. HALLISCH, probl.giurid.relativi alle valanghe, cit.
185. Cass. 27 nov. 1957 in resp.civ. e prev. 1958, p.508.

186. DE CUPUIS, I diritti della personalità, Milano, 1959
187. In argomento vedi PERSEC, Sport e responsabilità civile, Rass. Giur. Umbra 1962, p.358 segg
188. Cfr. Cass. 23 marzo 1957, Giust.pen. 1957, II, 813.
189. Vasta rassegna di dottrina in materia in resp.civ. e prev. 1963, p.309 segg.
190. PERSEO, Sport e resp.civ., cit. p.364.
191. Pret. Pistoia 7 luglio 1958 in riv. Dir. sport. 1959 p.146.

## BIBLIOGRAFIA

ALBANESI	Guide e portatori alpini in Noviss.Dig.It. vol. VIII Torino 1962 Maestro di sci, in Noviss.Dig.It. vol. X, Torino 1964.
ALESSI	Responsabilità civile dei funzionari e dipendenti pubblici, in Noviss.Dig.It. vol. XV, Torino 1968 Responsabilità civile della pubblica Amministrazione in Noviss.Dig.It. vol. XV, Torino 1968.
ALTAVILLA	La colpa, Torino 1957. Colpa penale, in Noviss.Dig.It. vol. III, Torino 1959.
ANDREOTTI	Studio sullo sci per la provincia di Trento, Trento 1962.
ANTOLISEI	Manuale di diritto penale, Milano 1960.
ASQUINI	La responsabilità del vettore per infortunio del viaggiatore, in Riv.dir.comm. 1919, II p.358.
BARASSI	La teoria generale delle obbligazioni vol. III, Milano 1948.
BISEGNA	La responsabilità del vettore in trasporto in seggiovia, in nuovo dir. 1964 p41.
BONASI BENUCCI	La responsabilità civile Milano 1955.
BONDONI	Regole sportive e collisioni sulle piste di sci, in resp. civ. e prev. 1968, p.499.
BONVICINI	La responsabilità per i danni nel diritto delle obbligazioni, Milano 1963.
CARIOTA FERRARA	Il negozio giuridico nel diritto privato italiano, Napoli 1947.
CARNELUTTI	Teoria generale del diritto, Roma 1951.
CATALANO	Rapporto sulla situazione giuridica delle piste in Italia per il Comitato giur. FIS ined. Ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
CHABOD	Responsabilità negli infortuni alpinistici, riv. dir. sport. 1959 .372.
CHIAROTTI	Sull'art. 238 del regolamento al T.U. delle leggi di P.S., riv. dir. sport.

	1951 I p.62.
CHIOVENDA	Istituzioni di diritto processuale civile, Roma 1933.
CHIRONI	Colpa extracontrattuale, vol. II Torino 1906.
COGLIOLO	Scritti vari di diritto privato Torino 1917.
DANNEGGER	Responsabilità en matière de moyen de transport mecanique pour skieurs, ined. ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
DE CUPPIS	Il danno, Milano 1966.
DELL'ANDRO	Antigiuridicità in Encicl. Del dir. Milano 1958, vol. III.
DE RUGGIERO	Istituzioni di diritto civile, Milano Messina 1935
FORCHIELLI	Responsabilità civile lezioni Padova 1968.  La colpa lievissima, in riv. dir. civ. 1963.  Offerta al pubblico, in Noviss. Dig. It. Vol. XI, Torino 1965.
GAUSSOT	Relazione sulla responsabilità civile ai colloqui sul diritto dello sci, Chamonix 9 nov. 1969 ined. Ciclostilati presso l'Assessor. Tur. Reg. Trentino-Alto Adige.
GENTILE	Ancora sul concorso di colpa dell'incapace in resp. civ. prev. 1964 p.18.  Responsabilità per l'esercizio di attività pericolosa in resp. civ. prev. 1950 p.97.  La giurisprudenza sulla resp. civ. nel quinquennio 1956-1960 in resp. civ. prev. 1961 p.30.  Regime della prescrizione in materia di resp. civ. in resp. civ. e prev. 1958 p.309.  Il principio dell'affidamento come corollario della prevedibilità in Foro Padano 1949 p.96.
GIORGI	Teoria delle obbligazioni nel diritto moderno italiano, Firenze 1926.

GIOVANNINI	Raccolta di decisioni giurisprudenziali in materia di sci, ined. Ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
HALLISCH	Problemi giuridici relativi alle valanghe ined. Ciclostilati presso l'Assess. al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
HUART	Le probleme de securitè dans la station, relazione al comitato giuri. FIS Grenoble 1967, ined. ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
KLEPPE	Die Haftung bei skiunfällen in den Alpenländern, Monaco 1967.
LAPICCIRELLA	Le responsabilità penali per incidenti verificatisi nell'esercizio delle funicolari aeree, in riv. dir. sport. 1962, n. 1-2.
LAZZARINI	Condizioni minime di sicurezza per gli sciatori nei centri di sport invernali, relazione al Comitato giur. FIS, 15 giugno 1968 ined. ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
LEER, RABINOVITCH	Rapporto di sintesi sulla giurisprudenza europea in materia di sci – ined. ciclostilati presso l'Assessorato al Turismo della Regione Trentino-Alto Adige.
LONGO	La responsabilità della pubblica amministrazione nella circolazione stradale con riguardo alla manutenzione delle infrastrutture ed alla organizzazione della circolazione, in La circolazione stradale e la responsabilità della P.A. – relazioni, memorie, comunicazioni al 12° Convegno delle commissioni giuridiche A.C.I., Ischia 3-4-5 maggio 1967, p.26.
MASSARI	Teoria dell'affidamento nel campo della circolazione stradale, in Rass. giur. circol. e trasp. 1959 p.44.
MESSINEO	Manuale di diritto civile e commerciale, Milano 1958.  Il contratto in generale, Milano 1968.
MORGANTI	Funicolari, funivie, teleferiche, in Noviss.Dig.It. vol. VII, Torino 1961.
MORO	L'antigiuridicità penale, Palermo 1947.

OMODEO	Genetica umana e omeostasi, Padova 1967.
PERETTI GRIVA	La prescrizione dell'azione di risarcimento nei riguardi delle persone trasportate in riv. giur. circ. trasp. 1953, p.91.
PERSEO	Sport e responsabilità civile in Rass. giur. umbra 1962, p.358.
PETROCELLI	L'antigiuridicità, Padova 1945.
POGLIANI	Responsabilità e risarcimento da illecito civ., Milano 1964.
PUGLIATTI	Alterum non laedere, in encicl. del dir. vol. VIII, Milano 1958.
RABINOVITCH	Les engines de remonte mecanique, Juris classeur periodique 1953 n. 45.  La responsabilità de stations de sport d'hiver, per i colloqui sulle stazioni di sport invernali presso la facoltà di diritto e scienze economiche di Grenoble, 1967 ined. cicl. Presso Ass. Turismo Reg. Trentino-Alto Adige.
RANIERI	Manuale di diritto penale.
SANTORO PASSARELLI	Teorie generali del diritto civile, Napoli 1964.
SCOGNAMIGLIO	Illecito in Noviss.Dig.It. vol. VIII Torino 1962.  Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale in Noviss. Dig. It. Vol. XV, Torino 1968.  Responsabilità per fatto altrui in Noviss.Dig.It. vol. XV, Torino 1968.
TRIMARCHI	Rischio e responsabilità oggettiva, Milano 1961.



**Other freely downloadable papers  
already published in the Trento Lawtech  
Series:**

**TRENTO LAW AND TECHNOLOGY  
RESEARCH SERIES**

<http://www.lawtech.jus.unitn.it/index.php/research-paper-series>

**RESEARCH PAPER N. 16**

**Scientific knowledge unchained: verso una policy  
dell'università italiana sull'Open Access =  
Scientific Knowledge Unchained: Towards an  
Open Access Policy for Italian Universities**

Roberto Caso (2013) Trento: Università degli Studi di Trento - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 16)

**RESEARCH PAPER N. 15**

**Beni comuni digitali come fenomeno spontaneo -  
Digital Commons as a Spontaneous Phenomenon,  
Trento Law and Technology Research Group  
Research Paper; May 2013.**

Andrea Rossato (2013) Trento: Università degli Studi di Trento - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 15)

**RESEARCH PAPER N. 14**

**I libri nella "tempesta perfetta": dal copyright al controllo delle informazioni digitali = Books into the "perfect storm": from copyright to the control of information**

Roberto Caso (2013) Trento: Università degli Studi di Trento - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 14)

### **RESEARCH PAPER N. 13**

**"They Collected What Was Left of the Scraps": Food Surplus as an Opportunity and Its Legal Incentives**

Francesco Planchenstainer (2013) Trento: Università degli Studi di Trento. - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 13)

### **RESEARCH PAPER N. 12**

**Il 'contratto sulla neve' preso sul serio: due modelli di contratto (per la fruizione delle aree sciabili e per l'insegnamento sciistico) = Taking the "Contract on the Snow" Seriously: Two Model Contracts (For Accessing and Using the Ski Area, and For the Teaching of Skiing)**

Izzo, Umberto (2012) Trento: Università degli Studi di Trento. - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 12)

### **RESEARCH PAPER N. 11**

**Diventare avvocati e riuscire ad esserlo: insegnare l'etica delle professioni forensi attraverso le trame narrative = How to become lawyers and able to do**

**so: teaching the ethics of the legal profession through narrative**

Pascuzzi, Giovanni (2012) Trento: Università degli Studi di Trento. - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 11)

### **RESEARCH PAPER N. 10**

**Plagio, diritto d'autore e rivoluzioni tecnologiche = Plagiarism, copyright and technological revolutions**

Caso, Roberto (2012) Trento: Università degli Studi di Trento. - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 10)

### **RESEARCH PAPER N. 9**

**Eccezioni e limitazioni al diritto d'autore in Internet = Exceptions and Limitations to Copyright Law in the Internet**

Margoni, Thomas (2012) Trento: Università degli Studi di Trento. - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 9)

### **RESEARCH PAPER N. 8**

**Open Access to Legal Scholarship and Open Archives: Towards a Better Future? = L'Open Access per la dottrina giuridica e gli Open Archives: verso un futuro migliore?**

Guarda, Paolo(2011) Trento: Università degli Studi di Trento. - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 8)

## **RESEARCH PAPER N. 7**

**Valutazione dei prodotti scientifici nell'area  
giuridica e ruolo delle tecnologie digitali =  
Evaluation of Scientific Products in the Legal field  
and the Role of Digital Technologies**

Caso, Roberto, Pascuzzi, Giovanni(2011) Trento:  
Università degli Studi di Trento. - (Trento Law and  
Technology Research Group Research Papers; 7)

## **RESEARCH PAPER N. 6**

**La regolamentazione dell'acqua destinata ad  
impiego alimentare: analisi storico comparativa dei  
differenti approcci sviluppati negli USA e nella UE  
= The Regulation Of Water For Nutritional Use: A  
Comparative and Historical Analysis of the  
Different Approaches Developed in US and EU  
Law**

Planchenstainer, Francesco (2011) Trento: Università  
degli Studi di Trento. - (Trento Law and Technology  
Research Group Research Papers; 6)

## **RESEARCH PAPER N. 5**

**The Regulatory Anticommons of Green  
Infrastructures**

Bellantuono, Giuseppe (2011) Trento: Università degli  
Studi di Trento. - (Trento Law and Technology  
Research Group Research Papers; 5)

#### **RESEARCH PAPER N.4**

**“Lost in Legislation”: il diritto multilivello delle biobanche di ricerca nel sistema delle fonti del diritto (convenzioni internazionali, leggi europee, nazionali e regionali, softlaw) = “Lost in legislation”: The Multilevel Governance of Research Biobanks and the Sources of Law (International Conventions, European, National and Regional legislations, Softlaw)**

Ducato, Rossana (2010) Trento: Università degli Studi di Trento. - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 4)

#### **RESEARCH PAPER N.3**

**Sanità elettronica, tutela dei dati personali e digital divide generazionale: ruolo e criticità giuridica della delega alla gestione dei servizi di sanità elettronica da parte dell’interessato / E-health, Data Protection and Generational Digital Divide: Empowering the Interested Party with the Faculty of Nominating a Trusted Person Acting as a Proxy when Processing Personal Health Data within an Electronic PHR**

Izzo, Umberto, Guarda, Paolo (2010) Trento: Università degli Studi di Trento. - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 3)

#### **RESEARCH PAPER N.2**

**Alle origini del copyright e del diritto d'autore: spunti in chiave di diritto e tecnologia / The Origins of Copyright and Droit d'Auteur: Some**

## **Insights in the Law and Technology Perspective**

Caso Roberto (2010), Trento: Università degli Studi di Trento. - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 2)

### **RESEARCH PAPER N.1**

**L'insegnamento del diritto comparato nelle università italiane (aggiornamento dati: dicembre 2009) / The Teaching of Comparative Law in Italian Universities (data updated: December 2009)**

Pascuzzi, Giovanni (2010), Trento: Università degli Studi di Trento. - (Trento Law and Technology Research Group Research Papers; 1)

---

## **TRENTO LAW AND TECHNOLOGY STUDENT PAPER SERIES**

<http://www.lawtech.jus.unitn.it/index.php/student-paper-series>

### **STUDENT PAPER N. 16**

**La tutela delle indicazioni geografiche nel settore vitivinicolo: un'analisi comparata = The Protection of Geographical Indications in the Wine Sector: A Comparative Analysis**

Simoni, Chiara (2012) The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series; 16. Trento: Università degli Studi di Trento. Facoltà di

Giurisprudenza.

### **STUDENT PAPER N. 15**

#### **Regole di sicurezza e responsabilità civile nelle attività di mountain biking e downhill montano**

Salvadori, Ivan (2013) Trento Law and Technology Research Group. Student Paper; 15. Trento: Università degli Studi di Trento.

### **STUDENT PAPER N. 14**

#### **Plagio, proprietà intellettuale e musica: un'analisi interdisciplinare**

Vizziello, Viviana (2013) 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) 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) The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series, 12.

### **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) '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) 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) Trento: Università degli Studi di Trento (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series 9)

### **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) Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series, 8)

### **STUDENT PAPER N.7**



## **Evoluzione tecnologica e mutamento del concetto di plagio nella musica**

Trevisa, Andrea (2012) 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) 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) 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) 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) 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) 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) Trento: Università degli Studi di Trento (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series 1)