

I° FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE

Dott. Josef Pichler

“Per gentile concessione della Famiglia, pubblichiamo la Relazione del Dott. Joseph Pichler, uno dei massimi esperti in Europa di Diritto degli sport invernali, scomparso il 21 marzo 2006 all’età di settantacinque anni”

LO STATO DEL DIRITTO DELLA NEVE IN AUSTRIA

Dr. Josef Pichler, Graz

I. Introduzione

Gli incidenti che avvengono praticando lo sci costituiscono il perno fondamentale intorno al quale ruota la discussione e l’applicazione del diritto della neve (cioè il diritto concernente gli sport sulla neve). Lo scopo del diritto della neve è duplice: in primo luogo, evitare che si verifichino incidenti e, secondo, chiarire al meglio i principi della responsabilità legale legata all’evento di incidente. In questo senso, il diritto della neve coinvolge un’ampia gamma di fattori specifici riguardanti, da un lato, il comportamento degli sciatori, e dall’altro, l’attività dei gestori degli impianti di risalita e delle piste da sci, che qui potranno essere riportati esclusivamente in maniera frammentaria e parziale. Il diritto della neve riguarda un’intera serie di categorie legali in cui l’applicazione legale a livello sportivo del concetto di negligenza nella pratica assume un ruolo di primo piano. A seguire provvederò a delineare i punti essenziali dell’argomento sullo stato del diritto della neve in Austria, approfondendo due problemi importanti e riguardanti le norme di comportamento nella pratica.

II. La normativa sul diritto della neve in Austria

1. L’Austria è uno stato federale costituito da 9 regioni. Le questioni relative alla pratica dello sci rientrano, in conformità a quanto stabilito dalla costituzione federale, tra le competenze assegnate alle singole regioni, in modo che, come insito nel concetto stesso di federalismo, le singole regioni si assumano le responsabilità legate alla definizione di norme fondamentali riguardanti la pratica dello sci. Solo tre regioni (Vorarlberg, Alta Austria, Bassa Austria) hanno provveduto a promulgare una serie di leggi generali in materia di sport: queste, tuttavia, non contengono principi di comportamento concreti per gli sciatori. In Austria, quindi, non esiste attualmente una legislazione generale che comprenda norme per la regolazione del corretto comportamento da parte degli sciatori in azione sulle piste da sci, tanto meno per la definizione di un comportamento appropriato da parte dei gestori degli impianti di risalita e delle piste.

2. Eppure, in passato, diversi erano i rudimenti in Austria concernenti ordinamenti relativi al comportamento da tenersi sulle piste, ma questi erano limitati a livello locale. Il primo ordinamento giuridico ufficiale sull’argomento fu emanato il 14 giugno 1937 dalla giunta regionale di Innsbruck per regolare la pratica sportiva nei quattro percorsi di discesa libera, già ampiamente utilizzati all’epoca, situati nei dintorni di Innsbruck stessa: questo ordinamento prevedeva, tra l’altro, che lo sciatore esperto avesse sempre un particolare occhio di riguardo per gli sciatori più deboli (soprattutto donne e bambini). Nel decennio degli anni Settanta furono numerosi i comuni delle

località sciistiche austriache che presero l'iniziativa al riguardo emanando normative riguardanti il comportamento sulle piste da sci, tuttavia le regole concrete in materia erano ancora poche: tali disposizioni giuridiche locali, infatti, non hanno mai rivestito un ruolo di primo piano nella pratica sportiva dello sci e nemmeno nell'ambito di procedimenti giudiziari riguardanti gli incidenti sugli sci tanto che le stesse, nel frattempo, furono nuovamente abrogate a causa di dubbi costituzionali sorti nel merito delle competenze per l'emanazione delle disposizioni.

3. Il 14 novembre 2004, la giunta comunale dell'importante località sciistica di St. Anton am Arlberg ha emanato una nuova normativa riguardante il comportamento sulle piste da sci che viene ancora applicata e la cui trasgressione prevede il pagamento di una sanzione fino a € 1.820,00: tale normativa contiene una serie di obblighi e divieti, disponendo, sostanzialmente, che le norme generalmente riconosciute riguardanti il comportamento sulle piste da sci dovevano essere osservate anche se le stesse non erano mai state adottate concretamente. In pratica la normativa prevedeva il divieto di accedere alle piste da sci senza sci ai piedi e con gli slittini, di portare animali (cani) sulle piste da sci, di spostare, danneggiare e modificare segnali di divieto d'accesso, contrassegni e similari posizionati presso le piste, nonché di percorrere le piste durante il posizionamento dell'argano per gli impianti di risalita; infine, la normativa definisce l'obbligo generale di prestare soccorso in caso di necessità. Il punto è che, però, nemmeno tali disposizioni giuridiche locali prevedono un ordinamento concreto relativo al corretto comportamento che gli sciatori devono tenere durante la discesa lungo le piste.

4. Tutte le regioni austriache eccetto la Burgenland, il cui territorio è situato ai margini del Bassopiano Panonico e non possiede pertanto alcun rilievo montagnoso per la pratica dello sci, hanno provveduto alla regolamentazione completa, a livello legale, delle scuole di sci e del comportamento dei maestri di sci, descrivendo esattamente, in queste leggi, quali sono le premesse soggettive e oggettive per la gestione di una scuola di sci e di una scuola per maestri di sci, nonché i diritti e i doveri dei direttori delle scuole di sci e dei maestri di sci in considerazione delle direttive emanate a livello europeo; inoltre sono state promulgate anche disposizioni particolari riguardanti la formazione, l'aggiornamento e l'esame delle scuole stesse. La legislazione riguardante le scuole di sci non è facile da valutare secondo quanto stabilito dalle leggi federali: uno straniero che intendesse gestire una scuola di sci in Austria, dovrà necessariamente studiare con attenzione le disposizioni in materia di scuole di sci vigenti nella regione dove intende operare.

III. Funivie e skilift

Le funivie e gli skilift sono considerati, a livello di responsabilità legale, come ferrovie e sono pertanto soggetti, oltre che alla responsabilità di colpa, anche alla responsabilità limitata del pericolo in conformità alle disposizioni stabilite nella Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz (EKHG – la legge che regola la responsabilità civile per incidenti stradali e ferroviari): di conseguenza, all'imprenditore che gestisce un impianto di risalita viene riconosciuta la stessa precisa responsabilità di un imprenditore delle ferrovie o del proprietario di un automezzo.

L'imprenditore, quindi, risulta responsabile dell'incidente avvenuto durante il funzionamento dell'impianto anche nel caso in cui lo stesso e i suoi dipendenti non ne abbiano alcuna colpa.

L'obbligo di risarcimento è escluso nel caso in cui l'incidente sia stato causato da un evento inevitabile che non sia dovuto né alla scarsa qualità dello stato di mantenimento dell'impianto né a un errore nel suo funzionamento. Un evento è considerato inevitabile in particolare se lo stesso è riconducibile al comportamento della vittima, di una terza persona che non lavora per l'azienda oppure di un animale, e se tanto l'imprenditore quanto i suoi collaboratori hanno svolto con precisione ogni operazione resasi necessaria successivamente al verificarsi dell'incidente. L'esperienza insegna che, nella pratica, l'imprenditore riesce raramente a fornire una prova certa dell'effettiva totale inevitabilità di un evento che abbia condotto al verificarsi di un incidente.

Gli skilift sono stati inclusi nell'ambito di applicazione della EKHG nel 1978, sebbene il rischio e la responsabilità di incidenti con questo tipo di impianto di risalita sia totalmente a carico del comportamento tenuto dall'utente dello skilift e, raramente, può essere imputato al gestore. Da ciò ne consegue che in Austria la responsabilità per gli incidenti avvenuti sugli skilift è evidentemente più severa che negli altri paesi del comprensorio alpino. Un'eccezione a tale rigidità dell'applicazione di responsabilità è rappresentata esclusivamente dagli incidenti riconducibili allo stato del percorso dello skilift: per questi è valida solo la responsabilità contrattuale dipendente dalla colpa del gestore dello skilift nel caso in cui questi sia in grado di portare prove a propria discolora.

IV. La sicurezza sulle piste

1. Non esistono attualmente disposizioni legali relative all'impianto, alla struttura e alla sicurezza sulle piste da sci, tuttavia i gestori delle piste sono già impegnati, per motivi economici e concorrenziali, ad offrire piste da sci quanto più possibile attraenti e sicure. In Austria esiste però l'istituzione del cosiddetto "Pistengütesiegel", un sigillo di qualità delle piste, ovvero un certificato che viene assegnato dal governo regionale, su richiesta, a determinati comprensori sciistici che dimostrino di possedere specifiche attrezzature di base all'interno degli impianti delle funivie e degli skilift nonché sulle piste da sci, e che documentino precisi standard in termini di sicurezza, informazione, servizio di soccorso, ecc., la cui esistenza viene verificata da una commissione preposta nominata dal governo regionale.

2. L'obbligo di legge relativo alla sicurezza sulle piste da sci viene interpretato come obbligo accessorio per i contratti di trasporto. Di conseguenza, la vittima dell'incidente deve farsi carico di fornire le prove necessarie a constatare la presenza di una fonte atipica di pericolo nell'area delle piste e della connessione causale tra tale causa di pericolo e l'incidente stesso. Al gestore della pista chiamato in causa spettano le azioni che portino alla prova di non colpevolezza.

Lo stato giuridico attualmente esistente nell'ambito del diritto della neve è stato definito tramite discussioni di carattere legale che sono state influenzate in modo determinante dalla letteratura specializzata in materia e, soprattutto, da un team di esperti (composto da giuristi, esperti di funivie ed esperti di sci), che, dal 1981, si riuniscono ogni anno in occasione del "Simposio sul diritto

giuridico delle funivie” e, regolarmente, discutono dei problemi attuali di sicurezza che emergono in relazione al funzionamento delle piste e delle funivie. I risultati vengono formulati sotto forma di tesi e pubblicati accompagnati da un commento nel Zeitschrift für Verkehrsrecht (ZVR – la gazzetta giuridica dei trasporti). Lo scopo primario di tali simposi non è quello di chiarire questioni giuridiche, bensì, in considerazione delle generali disposizioni di legge, quello di formulare soluzioni adeguate e praticabili per i problemi emersi: tali soluzioni saranno quindi messe a disposizione dei gestori delle piste come linee guida, e delle giurisdizioni come opinioni qualificate di esperti. L’esperienza insegna che, da un lato, i gestori delle piste si impegnano in questo modo a comportarsi in maniera conforme a quanto previsto da tali tesi, e che, dall’altro, le giurisdizioni si orientano verso tali risultati consiliari.

3. In questo senso, sono state formulate le seguenti tesi generali per la sicurezza delle piste, in aggiunta a numerose altre (cfr. la rappresentazione riassuntiva di Dittrich-Reindl-Stabentheiner in ZVR 1996, 194), tesi che sono state riprese anche nell’ambito delle giurisdizioni:

a) Il proprietario delle piste deve, sostanzialmente, provvedere a rendere sicure le aree sciistiche da lui gestite, ovvero le piste esplicitamente e conclusivamente destinate allo sci e gli itinerari sciistici esplicitamente dedicati, in conformità alle qualifiche indicate, ma non le aree sciistiche libere all’esterno degli spazi allo stesso affidati, soprattutto, non i cosiddetti sentieri fuoripista.

b) Verificando la risposta alla domanda sull’esistenza o meno di una fonte di pericolo da rendere sicura, è anzitutto necessario partire dal fatto che lo sciatore stesso deve provvedere in prima persona alla propria sicurezza, adattando di conseguenza il proprio comportamento sugli sci al pericolo riconoscibile.

c) Nonostante tale norma di responsabilità personale, il proprietario delle piste ha l’obbligo di garantire la sicurezza contro pericoli atipici. Viene definito atipico ogni pericolo che, considerando l’aspetto e il grado di difficoltà dichiarato della pista, risulta inaspettato o difficilmente evitabile anche per uno sciatore responsabile.

d) Per la necessità, il tipo e la qualità della sicurezza sulle piste è determinante il rapporto generale che intercorre tra dimensione e probabilità del pericolo atipico, nonché la loro evitabilità, da un lato, grazie al comportamento generale di un utente responsabile della pista e, dall’altro, in conseguenza del comportamento del proprietario della pista che impiega mezzi adeguati in base alla concezione della pista.

La responsabilità del proprietario delle piste, da un lato, e la responsabilità personale dell’utente delle stesse piste, dall’altro, creano quindi un vivace sistema in cui i criteri di entrambe le sfere di responsabilità si trovano in correlazione e in un rapporto di tensione reciproca. Secondo la mia opinione, le giurisdizioni pongono molto spesso l’accento sull’obbligo di sicurezza da parte del proprietario delle piste, minimizzando, al contempo, la responsabilità personale dell’utente della pista: questo favorisce una riflessione profonda sull’argomento inerente l’uso del casco integrale.

V. I veicoli a motore sulle piste

1. Il comportamento del conducente di veicoli a motore (attrezzature per la preparazione delle piste, motoslitte) non è regolato a livello legale. La commissione di esperti che ha portato avanti la discussione sulla sicurezza delle piste ha anche formulato e pubblicato delle tesi a riguardo (cfr. attrezzature per piste ZVR 1987, 321 e motoslitte ZVR 1997, 399). Conformemente a tali tesi e alle normative giurisdizionali, l'attrezzatura a motore per le piste deve essere utilizzata quanto possibile al di fuori degli orari di funzionamento degli impianti. Tuttavia, se risulta necessario impiegare tali attrezzature durante il normale orario di funzionamento degli impianti, è indispensabile che ne venga data chiara comunicazione in punti ben visibili: il segnale luminoso deve sempre essere acceso durante il movimento e, in condizioni di illuminazione insufficiente, dovranno essere accesi anche i fari; prima di accedere ad aree di scarsa visibilità deve essere emesso un segnale di avvertimento acustico ed è necessaria la segnalazione, tramite il posizionamento di un blocco oppure di cartelli di avvertimento, prima di percorrere piste da sci in condizioni di visibilità limitata.

2. L'impiego di motoslitte deve essere autorizzato dalle autorità amministrative: al proposito esistono tutt'oggi, in alcune regioni, leggi che regolamentano l'uso delle motoslitte, ma che, tuttavia, non contengono norme di comportamento concrete per quanto riguarda la percorrenza delle piste. Tali principi sono stati riassunti dalle giurisdizioni e dalla citata commissione di esperti: di conseguenza, le motoslitte devono essere utilizzate solo nell'ambito degli usi espressamente previsti e autorizzati; devono essere guidate assolutamente lontano dalle piste oppure il più possibile fuori dell'orario di funzionamento degli impianti, se possibile ai margini della pista, ovvero in un'area della pista ben visibile; la velocità di marcia deve essere adeguata alle condizioni oggettive; in passaggi stretti e poco visibili è necessario andare il più lentamente possibile, emettendo, inoltre, segnali acustici di avvertimento.

3. Da un punto di vista legale, le attrezzature per la preparazione delle piste non sono automezzi nel vero senso della parola, per cui l'EKHG non è direttamente applicabile. Secondo l'interpretazione attualmente vigente, tuttavia, in Austria, è generalmente ammessa un'applicazione analoga di questa legge speciale sulla responsabilità. Secondo l'interpretazione generale nella letteratura, le attrezzature a motore per la preparazione delle piste in uso sono sostanzialmente soggette al regime della responsabilità per il pericolo in un'interpretazione analoga dell'applicazione dell'EKHG. L'OGH (la Suprema Corte di Giustizia Austriaca) non è ancora stata in grado di rispondere a questa domanda in modo risoluto dal momento che la stessa, quando chiamata a giudicare, è regolarmente giunta, attraverso un'interpretazione molto rigida del criterio di accuratezza, ad una risposta affermativa in merito alla responsabilità riguardante la colpa (rappresentazione dettagliata di questa problematica legale: OGH del 15.09.2004 ZVR 2005/30).

VI. Le norme delle piste

Il diritto della neve in vigore in Austria non è stato creato da legislatori ufficiali e competenti, ma da singoli autori e istituti che hanno tentato di abbozzare un ordinamento adeguato sulla pratica sportiva dello sci e di riassumere i più importanti principi riguardanti l'accuratezza delle operazioni

necessarie nell'esercizio di questo sport. Per quanto riguarda le norme di comportamento, giocano un ruolo importante le norme FIS emanate nel 1967 e il Pistenordnungsentwurf (POE – il progetto di legge per l'ordinamento sulle piste) elaborato nel 1969 dall'Österreichische Kuratorium für alpine Sicherheit (l'Autorità Austriaca di Vigilanza per la Sicurezza Alpina).

Dal momento che le norme di comportamento elaborate dai singoli autori e istituti non trovavano accordo su alcuni punti e che anche il volume delle norme FIS presentava delle carenze, e poiché gli ordinamenti ufficiali per il comportamento sulle piste emanati dai singoli comuni presentavano un contenuto scarsamente concreto e di rilevanza esclusivamente locale e il numero di incidenti sulla neve aumentava di anno in anno, tra il 1965 e il 1975 apparve evidente l'esigenza immediata in Austria di creare una legge generale che regolasse il comportamento sulle piste. Partendo da questo presupposto una commissione legale dell'Österreichische Kuratoriums für alpine Sicherheit elaborò un progetto per un possibile ordinamento sulle piste che fu successivamente pubblicato accompagnato da un commento, anche in riferimento alle norme FIS (cfr. Pichler, Pisten-Paragraphen-Skiunfälle, 1970, 41 e Pichler-Holzer, Handbuch des österreichischen Skirechts, 1987, 151).

Comune a entrambi gli ordinamenti giuridici è il fatto che non rappresentano alcun genere di norma legale, ma solo un insieme di obblighi relativi all'accuratezza e allo svolgimento delle operazioni che derivano dall'applicazione della tesi del diritto naturale "neminem laedere" nella pratica dello sci alpino: questi solitamente si basano sulle decisioni dei tribunali in merito agli incidenti causati da collisioni. Dal momento che il POE contiene diversi obblighi comportamentali che non compaiono nell'ordinamento FIS, e che è a tratti molto più concreto rispetto a quanto riportato nell'ordinamento FIS, nella giurisdizione austriaca si è fa spesso ricorso anche ai postulati POE.

L'estensione delle norme contenute nel POE è superiore a quella riportata nell'ordinamento FIS; tuttavia, gli obblighi comportamentali formulati concretamente nel POE, che non risultano nell'ordinamento FIS, trovano una copertura completa nella prima norma generale FIS. Se si considera il diverso insieme delle norme e il diverso grado di concretezza, dalla modifica operata nel 1990 al contenuto del regolamento delle norme FIS non è possibile rilevare effettive contraddizioni tra i due ordinamenti.

Dal momento che le norme FIS e POE rappresentano entrambe strumenti dell'ordinamento utilizzabili nella pratica e che i tribunali si servono, più o meno, degli stessi, al momento, per quanto io possa notare, non esiste alcuna premura in Austria che spinga verso la creazione di una legge generale che regoli il comportamento sulle piste.

VII. Due problemi concreti rilevati dalle norme di comportamento

1. La precedenza legale dello sciatore a valle rispetto allo sciatore a monte

Conformemente a quanto stabilito nella norma FIS 3 (§ 8 POE) lo sciatore o lo snowboarder proveniente da monte deve scegliere la propria corsia di discesa in modo da non mettere a repentaglio gli sciatori e gli snowboarder che stanno scendendo davanti a lui. Questa è la norma di comportamento più importante per lo sci alpino ed è quella sempre più considerata e applicata

nell'ambito di processi per incidenti dovuti a collisioni: è, dunque, facilmente comprensibile e assolutamente appropriato riconoscere il diritto dello sciatore più lento che si trova a valle sulle piste libere rispetto a quello dello sciatore esperto e più veloce, perché lo sciatore a valle, in generale, non può vedere lo sciatore che sopraggiunge dietro di lui e, di conseguenza, non può essere in grado di spostarsi.

Il problema della percezione è stato il criterio decisivo che ha spinto alla definizione di questa importante norma di base.

La norma della precedenza sembra essere semplice e chiara, tuttavia, chi è, nella confusione del movimento su una pista, lo sciatore che sta a valle e quello che sta a monte? Nel caso del traffico stradale il movimento è chiaro in quanto si tratta sempre di carreggiate e corsie stabilite, ma nel caso dello sci alpino, al contrario, i continui cambi nel senso di marcia e nel modo di procedere appartengono proprio alla natura di questo sport: la processione in fila si verifica, al massimo, durante i corsi di sci e nei percorsi sciistici, ma sicuramente non sulle normali piste dove ognuno cerca la propria corsia. Di conseguenza, nel caso dello sci, sono rare le collisioni tradizionali ben conosciute, invece, nel caso del traffico stradale. Gli scontri accadono, generalmente, in un angolo più o meno grande e spesso nell'occasione di una svolta nell'ambito di un tragitto arcuato oppure obliquo. Il pericolo di scontro minaccia, generalmente, la collisione dal fianco posteriore o dal fianco frontale.

A causa di tale situazione tipica nello sci la spiegazione della dinamica dell'incidente che ha causato uno scontro, nella pratica, crea notevoli difficoltà. Un fattore determinante è il seguente: chi, in base alla propria posizione relativa di avvicinamento, è in grado di vedere, con la massima attenzione attiva, il potenziale ostacolo in tempo utile, in modo da potersi ancora scansare con una mossa controllata (regola FIS 2, § 5 POE), è tenuto a farlo. Chi riconosce o è in grado di riconoscere il pericolo solo all'ultimo momento prima dello scontro, solitamente non è più nella condizione di reagire in modo da evitare la collisione. Prima di quest'ultimo momento, quindi, lo sciatore in fase di avvicinamento deve avere e sfruttare la possibilità di riconoscere il pericolo di collisione e reagire di conseguenza. Per chiarire tali condizioni è necessario mettere in relazione la posizione di entrambe le linee di avvicinamento (direzione fondamentale di avvicinamento) negli ultimi 30 metri circa e le velocità di marcia in questo tratto: non l'esame di una posizione statica e accurata dell'incidente al momento della collisione, ma solo l'esame del movimento lineare e dinamico in fase di avvicinamento ammette una valutazione legale attendibile della dinamica dell'incidente in conformità a quanto stabilito nella norma FIS 3 (§ 8 POE). L'utente della pista che si trova a valle al momento della collisione non è sempre necessariamente lo sciatore che sta scendendo davanti, secondo quanto espresso nella succitata norma: infatti, nel caso di un sorpasso che tagli la strada al secondo sciatore o di un sorpasso a lato valle, in un percorso obliquo, lo sciatore più veloce sulla pista che giunge da monte può arrivare a trovarsi davanti a quello più lento. Sebbene durante la discesa la direzione della visuale è tendenzialmente rivolta a valle e lo sciatore che si trova davanti sulla pista si pone solitamente in relazione con lo sciatore che segue, il quale procede ancora "più rapidamente verso il basso", il rapporto di movimento, in conformità a quanto stabilito nella norma FIS 3, non può essere giudicato esclusivamente in riferimento a un supposto

asse longitudinale della pista o a una linea trasversale, perché la possibilità di percezione dipende prevalentemente dalle posizioni di marcia in rapporto l'una con l'altra in fase di avvicinamento. Perciò mi sembra che anche la formulazione nella norma FIS 3 sia appropriata esattamente come quanto definito nell'articolo 10 della legge italiana attualmente in vigore per le piste che definisce la precedenza dello sciatore a valle rispetto allo sciatore a monte.

2. La mancanza dell'obbligo di osservazione – Carezza nell'ordinamento delle norme FIS

Il decalogo FIS costituisce un buon insieme di norme, tuttavia non ancora così perfetto e sacrosanto come i dieci comandamenti consegnati a Mosè sul Monte Sinai: di conseguenza credo di potermi arrischiare a criticarne un punto anche dopo la modifica operata nel 1990. Grazie alla mia decennale attività come perito nell'ambito di procedimenti legali in materia di sci, so che almeno 8 sciatori su 10 che scendono in pista si scontrano con un altro sciatore, e che non lo vedono assolutamente prima della collisione oppure lo vedono troppo tardi, tanto da non essere più in grado di evitarlo. Generalmente, entrambi sono convinti che l'altro sia arrivato da dietro, altrimenti lo avrebbe visto in tempo e avrebbe potuto evitarlo. E' necessario chiarire che il fenomeno del frequente errore di osservazione e di percezione è provocato, da un lato, da un campo visivo ridotto di circa 90 gradi per lo sciatore in corsa nell'ambito della linea visiva dritta e, dall'altro, dalla particolarità del movimento ampiamente irregolare con continui cambi di corsia, di direzione e di velocità di discesa, ma anche dalla concentrazione richiesta durante la discesa. Tuttavia, l'effettiva causa della collisione è, solitamente, una mancanza di attenzione attiva: mentre sulle strade esiste un ordine di marcia chiaro e fisso, infatti, sulle piste domina una confusione di movimenti dinamica e assolutamente legale. L'attenzione richiesta sulle piste molto frequentate è superiore a quella necessaria sulle strade e gli errori di distrazione e percezione sono in assoluto le cause di collisione più frequenti sulle piste da sci. Ovviamente, queste possono dipendere anche dalla velocità di discesa: maggiore è la velocità di discesa, minore è il campo visivo.

A causa di queste condizioni, su una pista da sci è importante, durante la discesa, osservare il più attentamente possibile le persone che si muovono intorno, davanti e lateralmente rispetto a noi (attenzione attiva), allo scopo di poter reagire in tempo utile ai movimenti di marcia dello sciatore che ci precede. Questo particolare obbligo di osservazione è già stato esplicitamente affrontato da alcuni autori (Nirk, NJW 1964, 1835 e Pichler, ÖJZ 1966, 167) prima della creazione degli ordinamenti FIS e ripreso esplicitamente nel § 6 del POE anche se, fino a questo momento, non è un aspetto ancora contemplato nell'ordinamento FIS, ma è soltanto riportato nelle note esplicative. La precedenza di uno sciatore che si trova a valle può essere osservata solo da chi lo vede in tempo utile: l'attenzione attiva è, quindi, una *conditio sine qua non* per il rispetto delle norme.

In un ordinamento di norme internazionali tali regole devono essere adottate esplicitamente a motivo dell'importante obbligo di accuratezza nello svolgimento delle operazioni necessarie a prevenire incidenti e su di esse dovrebbe essere posta la massima attenzione. Grazie alla tesi inclusa nel 1990 nella regola 2, "Ogni sciatore e snowboarder deve procedere a vista", questo particolare obbligo di attenzione non viene espresso né direttamente né indirettamente; la versione inglese, che riporta testualmente "A skier or snowboarder must move in control" (uno sciatore o uno snowboarder deve

muoversi in modo da avere ogni cosa sotto controllo), non significa assolutamente la stessa cosa. Il principio del “procedere a vista” ha effetto solo laddove, in un’area di avvicinamento rilevante, la visuale è obiettivamente limitata: di conseguenza si tratta della relazione tra la velocità di discesa e la visuale. Nel momento in cui l’ostacolo entra nel campo di percezione possibile e accettabile per l’altro sciatore, scatta l’obbligo del rispetto nei confronti dello sciatore che scende davanti a noi (attenzione attiva). “Procedere a vista” implica un problema di velocità, mentre la percezione tempestiva di uno sciatore sulla pista in un’area ben visibile della stessa è un problema di attenzione.

Sarebbe quindi auspicabile un’integrazione della norma FIS 2 come segue: “Ogni sciatore e snowboarder deve procedere a vista, osservare attentamente le persone che si trovino davanti a lui nell’area di possibile collisione, adeguare la velocità e lo stile di sciata alle proprie capacità, al terreno, alla neve, alle condizioni atmosferiche e alla densità di persone presente sulle piste.”

In questo caso non si tratta solo di una banale ovvietà che non dovrebbe nemmeno essere sottolineata, bensì costituisce una chiara formulazione del principale obbligo che impone di assolvere con accuratezza a quanto necessario fare: tale formulazione è efficace anche a livello di prevenzione degli incidenti e per aumentare la consapevolezza di sé. Teilhard de Chardin, il grande pensatore francese ha scritto, in riferimento al punto Omega, nelle sue fantasticherie evolutive: “Più si guarda, più si vede”. Questa semplice verità non vale solo per raffinate osservazioni visionarie, ma si adegua perfettamente anche ai banali processi della vita di tutti i giorni, quindi anche per gli sciatori.

VIII. La proposta

Il motto del congresso “Dai diritti della neve al diritto della neve“ è formulato in modo pregnante e appropriato e mostra la strada giusta da seguire. Per quanto riguarda la completezza delle materie specifiche e dei problemi, le discussioni che avranno luogo durante il congresso riusciranno a malapena a coprire tutte le aree tematiche del diritto della neve (diritto degli sport sulla neve) e arrivare a un risultato completo. Durante il procedimento per l’unificazione del diritto della neve sarà quindi necessario fissare delle priorità: al fine di evitare il verificarsi di incidenti è assolutamente importante considerare il comportamento tenuto dagli sciatori, di conseguenza sembra appropriato iniziare con la discussione relativa ad una normativa di comportamento unica, soprattutto perché nella nuova legge italiana sulla sicurezza delle piste sono state inserite alcune norme di comportamento che, in diversi punti importanti, si discostano sostanzialmente dalle norme FIS applicate da decenni nel comprensorio alpino. E’ particolarmente seria la differenza che intercorre nella determinazione delle precedenza: conformemente all’articolo 10, viene stabilita senza riserve la precedenza dello sciatore a valle, mentre non è stata creata alcuna norma speciale per gli sciatori che sorraggiungono sulla pista o per quelli che si stanno dirigendo verso la stessa (norma FIS 5, § 4 POE); per gli incroci delle piste, l’articolo 12 definisce una precedenza legale che non è ancora stata messa in pratica nel comprensorio alpino, ma che è stata esplicitamente contestata dalla giurisdizione austriaca (vedere OGH 27.06.1985 ZVR 1986/135).

Per quanto riguarda l'iniziativa dei legislatori italiani e il forte coinvolgimento internazionale dello sci, a mio parere, ha priorità l'uniformazione delle norme di comportamento in quanto queste si rivolgono direttamente a coloro che praticano sport sulla neve e rivestono un ruolo di primaria importanza allo scopo tanto di evitare quanto di giudicare correttamente l'evento di incidente. Le norme FIS dovrebbero pertanto costituire la base di tale discussione.