

III° FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE

BORMIO, NOVEMBRE 2007

'La circolazione sulla neve delle motoslitte e degli altri mezzi meccanici: vuoto legislativo e prospettive di riforma'

Introduzione

Tra le problematiche attinenti il mondo della sicurezza della neve , uno dei punti *dolens* del sistema è sicuramente rappresentato dalla presenza di mezzi meccanici sulle piste, non solo mezzi battipista ma , sempre di più , motoslitte a servizio dei gestori delle piste, utilizzate sì come mezzi di soccorso ma anche a servizio dei proprietari di alberghi, rifugi e ristoranti o - ancora - a servizio delle scuole di sci.

Per tali mezzi non risulta obbligo di immatricolazione né obbligo di guida con patente né obbligo di revisioni periodiche di idoneità né obbligo di DPI (dispositivi di protezione individuale), né obbligo circa il possesso di requisiti psicofisici determinati e verificati per i loro utilizzatori.

Non sono previsti – e questo è uno dei problemi più macroscopici – itinerari e percorsi dedicati, sicchè tali mezzi , lunghi quasi tre metri e con un peso di qualche centinaio di chilogrammi, costruiti per uno o al massimo due passeggeri , risultano in pratica utilizzati per il trasporto di svariate persone nonchè dei loro bagagli, grazie ad agganci costruiti per lo più in modo artigianale al fine di collegare diversi rimorchi alla motoslitta, senza disciplina alcuna ed in condizioni di sicurezza del tutto assenti.

La disciplina normativa

Come è stata affrontata la questione dal legislatore e dagli organi amministrativi preposti?

Sin dal 1965 con le circolari ministeriali n. 321\2343 del 30.6.1965 e n.7988\2343 dell'8.2.1966, il Ministero dei Trasporti, su sollecitazione degli uffici periferici preoccupati dal diffondersi dei veicoli a motore muniti di pattini e cingoli circolanti su terreni innevati, aveva preso in esame la complessa problematica, dandovi una sistemazione organica nella corposa circolare n.180 pubblicata il 24.12.1970.

In tale circolare , intitolata *'Trasporti speciali con veicoli a motore atti alla circolazione fuori strada'* , venne dato alla materia un primo abbozzo di sistemazione organica, nella vigenza del pregresso Codice della Strada, distinguendo tra :

- motoslitte, assimilate ai motoveicoli;
- cingolati, assimilati agli autoveicoli;
- trainati, assimilati alle macchine operatrici.

Venne specificato che tali mezzi potevano circolare solo fuori strada, concedendo la possibilità, in caso di bisogno, del mero attraversamento di strade o aree ad uso pubblico.

Furono altresì dettate norme di comportamento di carattere generale per la guida fuori strada , secondo le quali gli utenti:

- dovevano comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per gli altri veicoli, per gli sciatori, per i pedoni e per gli impianti a fune;
- non risultava consentito il sovraccarico né il traino di sciatori;
- la velocità doveva essere regolata in relazione alle pendenze trasversali e longitudinali, alle caratteristiche del veicolo e del terreno, alle condizioni della neve , alla visibilità, alla presenza di pedoni e sciatori;
- vi era il divieto di attraversamento delle piste e la possibilità di applicazione delle norme del codice della strada precedentemente in vigore - DPR 393\59 - per quanto concerneva le regole attinenti gli incroci, la precedenza, il cambiamento di direzione, la limitazione dei rumori e l' uso dei dispositivi acustici.

Con le Direttive comunitarie degli anni '90 e con l'introduzione nel nostro ordinamento del nuovo Codice della Strada (D.Lvo 30 aprile 1992 n.285), più volte novellato, i riferimenti risultavano sostanzialmente mutati ed innovati: la Direttiva comunitaria n.92\61\CEE dal titolo *'Veicoli a motore a due o tre ruote'* prevedeva di non accordare omologazioni ed immatricolazioni a siffatti mezzi (anche se, ad onor del vero, sino ad oggi è stata rilasciata una sola omologazione per tale categoria di macchine!) e la Direzione Generale del Ministero dei Trasporti, in data 23.11.2005, pubblicava- previo parere del Ministero dell'Interno - la circolare n.1184\1185\Segr. che mutava profondamente le disposizioni della circolare n.180 del dicembre 1970.

Che cosa è mutato?

Nella circolare n.1184\1185\Segr. del 2005 *in primis* viene detto che le motoslitte non possono essere ricomprese né tra i motoveicoli né tra gli autoveicoli né tra le macchine operatrici in quanto, per le loro caratteristiche intrinseche, sono idonee a circolare solamente fuori strada.

Quindi non rientrano nella nozione di veicolo ex art.47 – comma 1° del Codice della Strada secondo la quale *'per veicoli si intendono tutte le macchine di qualsiasi specie che circolano sulle strade guidate dall'uomo'*.

Di conseguenza la materia connessa alla loro circolazione esula dalla normativa prevista dal D.Lvo 285\92 sia sotto il profilo tecnico, autorizzativo e comportamentale in quanto il Codice della Strada mira a disciplinare la circolazione, tra gli altri, dei *'veicoli'* nell'accezione sopra ricordata.

Né le motoslitte possono ricomprendersi tra i c.d. veicoli atipici, almeno secondo l'attuale testo dell'art.59 del Codice della Strada, che definisce quali veicoli atipici i veicoli elettrici leggeri da città, i veicoli ibridi o multimodali, i microveicoli elettrici o elettroveicoli ultraleggeri e tutti quelli diversi dai ciclomotori, dai motoveicoli, dagli autoveicoli, dai filoveicoli, dai rimorchi, dalle macchine agricole e dalle macchine operatrici.

La conseguenza più immediata è dunque il fatto che la loro regolamentazione non può essere demandata – come succede per i veicoli – al Codice della Strada ma alla regolamentazione predisposta - se del caso - da altri Enti, quali le Amministrazioni locali e le Comunità montane.

Anche la L.363\2003 – *Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo* – non si occupa della problematica, ma all'art.16 parla genericamente della possibilità per i mezzi meccanici adibiti al servizio ed alla manutenzione delle piste di transitarvi al di fuori dell'orario apertura e con l'impiego di congegni di segnaletica luminosa ed acustica.

E' evidente che le motoslitte non possono rientrare in tale categoria di mezzi qualora vengano adibite al trasporto degli utenti delle strutture alberghiere o delle scuole di sci, in quanto ben difficilmente possono definirsi – nelle anzidette, peculiari funzioni - mezzi meccanici adibiti al servizio ed alla manutenzione delle piste, quali risultano invece i classici mezzi battipista mentre le motoslitte anzidette percorrono le piste proprio durante gli orari

d'apertura degli impianti, dove il flusso dei turisti richiede appunto la loro presenza.

Neppure lo schema di disegno di legge recante modifiche alla L.363\2003 ha provveduto a regolamentare in modo compiuto la materia , limitandosi – con la previsione del comma 3 bis all'art.16 – a rimandare alle Regioni la disciplina , relativamente alla stagione sciistica, dell'utilizzo dei mezzi meccanici al di fuori delle aree sciabili secondo criteri e limiti che garantiscano le esigenze di sicurezza e di tutela dell'ambiente montano.

Nonostante la legge delega al Governo per la revisione del nuovo Codice della Strada – la n.85 del 22.3.2001 - richiamasse espressamente la necessità di regolamentare l'utilizzo delle motoslitte e dei mezzi meccanici in generale sulle piste da sci o comunque su terreni innevati, né il D.Lgs.15.1.2002 né i più recenti interventi legislativi hanno introdotto innovazioni al Codice della Strada sul punto che ci occupa.

La legge delega dianzi citata prevedeva infatti che il Governo adottasse decreti legislativi per integrare , coordinare e armonizzare il nuovo Codice della Strada con le altre norme legislative ed in particolare - all'art.2 lett.cc) - stabiliva che in tale normativa fosse regolamentato *'l'uso delle motoslitte, prevedendo l'obbligo del contrassegno identificativo, dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi nonché del possesso, per il conducente, del certificato di idoneità alla conduzione dei suddetti mezzi'* che, per la potenza in grado di sviluppare , venivano assimilati agli autoveicoli, consentendone la guida solo ai soggetti maggiorenni.

Con le altre modifiche suggerite dalla legge delega summenzionata, veniva indicato anche l'obbligo di munirsi di apposito casco protettivo, il divieto di circolazione in autostrada, il limite di velocità a 45 km\h, ridotti a 30 km\h per la circolazione nei centri abitati.

Il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero dei Trasporti, aveva elaborato, sulla falsariga di tale legge delega, una bozza di decreto che facesse rientrare le motoslitte tra i veicoli con caratteristiche atipiche di cui all'art.59 del Codice della Strada, comprensiva di cinque articoli e di un allegato tecnico, nei quali era fornita la definizione di motoslitte quale *'veicolo a motore destinato al trasporto di persone in numero non superiore a due, compreso il conducente , il cui contatto con il suolo innevato si realizza mediante pattini (o pattino) direzionali anteriori ed uno o due cingoli posteriori costituenti il sistema di propulsione.'*

Veniva poi prevista una procedura di omologazione e di approvazione , analogamente ai veicoli, con il rilascio di certificazione di omologazione nazionale nonché di certificato di approvazione rilasciato, quest'ultimo, al costruttore del veicolo.

Infine , al punto 5 dell'articolato, era prevista la patente di guida, almeno della categoria A, per l'utilizzo delle motoslitte con obbligo di indossare il casco protettivo sia per il conducente sia per il passeggero.

Nell'allegato tecnico erano descritte le caratteristiche costruttive che le motoslitte dovevano possedere (lunghezza massima m.4, larghezza massima m.1,60, massa massima 450 Kg. con possibilità di tenere una velocità massima di 45 km\h) nonché dettagliate prescrizioni in merito ai dispositivi acustici e luminosi , al rimorchio, al sistema di frenatura, ai dispositivi di ritenuta per i passeggeri, ai dispositivi di sbrinamento e disappannamento e così via.

Le novità

La bozza sopra esaminata è rimasta, però, a livello di semplice progetto e l'ultima proposta, in termini cronologici, avanzata dalla Direzione Generale della Motorizzazione - Ministero dei Trasporti riguarda la possibilità di istituire un gruppo di lavoro interministeriale (comprensivo di rappresentanti del Ministero dei trasporti, del Ministero dell'Interno, del Ministero dell'Economia, del Ministero degli Affari Regionali e delle Autonomie Locali, del Ministero dello Sviluppo Economico, del Ministero dell'ambiente e del Ministero della Salute) che si faccia carico dell'elaborazione di criteri atti a disciplinare in modo compiuto tale complessa materia, anche in considerazione delle reiterate richieste avanzate dagli Uffici giudiziari al Ministero dei Trasporti, specie in occasione di sinistri sulle piste da sci o fuori pista , legati alla circolazione di tali mezzi, quasi sempre con esiti mortali.

Nello scorso mese di maggio è stata tenuta la prima riunione nella quale si è ipotizzata la predisposizione di apposito disegno di legge disciplinante la materia in questione.

Lo 'stato dell'arte' in Piemonte

Per quanto concerne l'esperienza dei Comuni montani appartenenti alla giurisdizione della Procura della Repubblica di Torino, non si hanno notizie di tavoli tecnici tra le diverse Amministrazioni al fine di emanare una regolamentazione uniforme della circolazione di tali mezzi nei diversi

territori comunali che ospitano impianti e piste, in attesa di una disciplina più organica .

In un caso , trasformatosi poi in procedimento penale, il Sindaco di uno dei predetti Comuni montani aveva pronunciato un' ordinanza per inibire la circolazione di motoslitte lungo una pista molto frequentata, soprattutto da bambini, a seguito della denuncia , anche apparsa sui quotidiani, di alcuni cittadini.

Nell' ordinanza che ne era seguita, il Sindaco autorizzava la circolazione con tali mezzi esclusivamente ai proprietari e\o affittuari di abitazioni site in località tassativamente indicate ed ai proprietari o gestori di esercizi di somministrazione di alimenti e bevande posti nelle stesse località , in assenza di ghiaccio o in presenza di manto nevoso stabile, purchè l'utilizzo delle motoslitte e dei mezzi cingolati coincidesse con l'orario di chiusura degli impianti di risalita (dalle 17.30 alle 8.30 del giorno successivo) con divieto assoluto di circolazione dalle 8.30 alle 17.30.

Inoltre , per le motoslitte utilizzate dalla locale scuola di sci, poneva l'obbligo di stabilire un percorso *ad hoc* per le medesime , inibito nei giorni festivi, che dovesse realizzarsi in modo da impedire la commistione tra pedoni e mezzi motorizzati , con posa di idonea segnaletica negli attraversamenti e negli incroci.

L'ordinanza veniva però disattesa , anche se reiterata e dunque portata più volte all'attenzione dei destinatari della medesima.

Dalla comunicazione notizia di reato che ne seguì, scattò per costoro l'imputazione ex art.650 c.p., pur vagliando la possibilità di contestazione del diverso reato di cui all'art.437 c.p., punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni e per il quale è prevista addirittura la possibilità di richiedere e di ottenere misure cautelari personali, qualora si ritenesse che la non ottemperanza alle ordinanze in parola e la reiterazione della condotta vietata fossero idonee ad integrare il dolo del delitto di rimozione od omissione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro, previsto proprio dall'art.437 C.p. anziché la mera ipotesi contravvenzionale contemplata dall'art.650 c.p.

Presso la Procura della Repubblica di Torino vi sono attualmente procedimenti penali pendenti per il reato di omicidio colposo in seguito allo scontro di motoslitte su piste , al di fuori degli orari di apertura delle medesime, in seguito ad eventi organizzati in quota per i quali sono in corso le opportune consulenze tecniche.

Nel vuoto normativo attualmente vigente l'eventuale imputazione del reato di cui all'art.589 c.p. (e di cui all'art.590 c.p., in caso di lesioni personali colpose) riguarderà solamente profili di colpa generica, non potendosi contestare i profili di colpa specifica per inosservanza di leggi, regolamenti o discipline riguardo alla circolazione delle summenzionate motoslitte, in quanto assenti norme *ad hoc* in siffatta materia.

La proposta di legge n.433 della Regione Piemonte

Il 30 marzo 2007 è stata presentata proposta di legge regionale n.433 da alcuni assessori del Consiglio Regionale del Piemonte, intitolata 'Utilizzo delle motoslitte'.

Nella stessa è previsto, all'art.1, il divieto di utilizzo di motoslitte durante il periodo invernale, al di fuori dei percorsi autorizzati dai Comuni e comunque nel rispetto delle norme che tali amministrazioni vorranno dettare nell'ambito dei regolamenti comunali.

L'uso delle motoslitte e mezzi ad esse assimilabili viene sempre consentito sulle piste e sui percorsi fuoristrada quando le motoslitte risultino mezzi di soccorso, antincendio o di vigilanza, siano usate da addetti al soccorso o da personale addetto alla fornitura di servizi primari (acqua, energia elettrica, gas e così via), dalle Forze dell'ordine o dagli addetti del Comune per motivi di servizio oppure siano utilizzate dal personale addetto agli impianti di risalita.

L'uso delle motoslitte viene subordinato (art.5 della proposta di legge summenzionata) ad autorizzazione rilasciata dai Comuni, valida esclusivamente sul territorio comunale, alle persone fisiche che ne facciano richiesta e che siano in possesso dei seguenti requisiti:

- soggetti maggiorenni in possesso di patente auto, almeno di tipo B;
- identificazione del mezzo tramite numero di matricola \ telaio e contrassegno da rilasciarsi a cura dell'amministrazione comunale;
- possesso di polizza assicurativa R.C.T. ed R.C.O. con massimale unico pari ad Euro 1.000.000 (un milione);
- utilizzo del casco di protezione di tipo integrale omologato sia per il conducente sia per i passeggeri;
- obbligo di tenere la destra nei percorsi *ad hoc* indicati dai Comuni;
- obbligo di segnalatore luminoso con luce arancione lampeggiante da usarsi durante ogni spostamento;

- divieto di applicare appendici o rimorchi alle motoslitte, adibiti al trasporto di persone, limitando l'utilizzo degli stessi al solo trasporto di cose.

La proposta di legge prevede, infine, che a vigilare sul rispetto delle norme dianzi elencate siano le forze di polizia, le guardie giurate volontarie e gli agenti della Polizia Municipale (art.3).

Le sanzioni previste per l'inosservanza di tali norme comportano l'irrogazione di una sanzione amministrativa compresa tra un minimo di euro 166,66 ed un massimo di euro 500,00 oltre alla sospensione dell'autorizzazione alla guida per un periodo minimo di 15 giorni (art.4).

Torino, 12 novembre 2007

*- Dr.ssa Marina Nuccio-
Sostituto Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Torino*