

**VIII FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE
BORMIO, SABATO 3 DICEMBRE 2016
AUDITORIUM SKI COLLEGE G.B. LEIBNIZ**

**“PROBLEMATICHE CONCERNENTI LA CIRCOLAZIONE DELLE MOTOSLITTE
SUI CAMPI DA SCI NONCHÉ SULLE STRADE E SUI TERRENI INNEVATI”**

a cura dell'AVV. WALDEMARO FLICK

Componente del Comitato scientifico della Fondazione Courmayeur

INDICE

1. Presentazione del problema.	Pagina 3
2. Convenzione delle Alpi.	Pagina 3
3. Normativa a livello statale.	Pagina 5
3.1. Classificazione della motoslitte come veicolo.	Pagina 5
3.1.1. Richieste e proposte al Governo.	Pagina 7
3.2. Sicurezza delle persone.	Pagina 8
3.2.1. Criteri di imputazione della responsabilità elaborati dalla giurisprudenza.	Pagina 9
3.3. Tutela ambientale.	Pagina 13
4. Normativa a livello regionale.	Pagina 14
4.1. Abruzzo.	Pagina 15
4.2. Basilicata.	Pagina 15
4.3. Emilia Romagna.	Pagina 15
4.4. Friuli Venezia Giulia.	Pagina 15
4.5. Lombardia.	Pagina 16
4.6. Piemonte.	Pagina 20
4.7. Toscana.	Pagina 22
4.8. Trentino Alto Adige.	Pagina 22
4.9. Valle d'Aosta.	Pagina 25
4.10. Veneto.	Pagina 27
5. Panoramica giurisprudenziale.	Pagina 29
5.1. Giurisprudenza sulla circolazione delle motoslitte.	Pagina 29
5.2. Giurisprudenza sulla responsabilità in caso di incidenti con le motoslitte.	Pagina 30

INQUADRAMENTO GIURIDICO DELLA CIRCOLAZIONE DELLE MOTOSLITTE

La motoslitte è un mezzo di trasporto terrestre a trazione meccanica che utilizza due sci nella parte anteriore che le consentono di cambiare direzione del moto. Si tratta di un veicolo a motore adatto per essere operativo su neve o ghiaccio che non richiede l'utilizzo di strade o rotaie.

La motoslitte attualmente non trova regolamentazione nella normativa nazionale e, nello specifico, nel Codice della Strada. Questa lacuna legislativa desta preoccupazioni in quanto il suo utilizzo è sempre più diffuso, anche da parte di persone che poco conoscono le problematiche e i rischi della montagna innevata.

Sono innegabili le ricadute negative che questo mezzo, potente ed altamente tecnologico, ha sul delicato equilibrio della natura nel periodo invernale tanto da causare un notevole impatto ambientale, con relativo inquinamento acustico e atmosferico nonché di disturbo della fauna stanziale. Inoltre **si possono verificare situazioni di pericolo e problemi di sicurezza per gli escursionisti**, sia relativamente al rischio di incidenti stradali sia con riferimento al rischio valanghe.

Quella della circolazione delle motoslitte è quindi una questione particolarmente spinosa dal momento che non risulta chiara l'interpretazione relativa alla loro classificazione tra i veicoli e al transito sulle reti stradali.

Per quanto concerne la normativa si distinguono tre livelli di competenze: 1) livello statale per quanto concerne la classificazione della motoslitte come veicolo, gli aspetti relativi alla sicurezza delle persone e la tutela ambientale 2) livello regionale limitatamente alla viabilità regionale e alla viabilità minore, nonché alla fissazione di linee guida ed indirizzi per la regolamentazione comunale, 3) livello comunale per la disciplina di dettaglio.

STATO DELL'ARTE A LIVELLO DI CONVENZIONE DELLE ALPI

Prima di concentrarci sull'analisi della normativa italiana e dei suoi sviluppi a livello statale, regionale e locale, merita volgere lo sguardo anche alle esperienze degli altri Paesi cercando di comprendere come in essi sia stata affrontata, ed eventualmente risolta, la questione della classificazione e della circolazione delle motoslitte.

Focalizzandoci sulle esperienze a noi più vicine, ossia quelle dei Paesi alpini (Austria, Francia, Germania, Liechtenstein, Monaco, Slovenia e Svizzera) rilevante è **la relazione stilata dal Comitato permanente della Convenzione delle Alpi che, nel 2012, ha esaminato la situazione dei veicoli motorizzati nei Paesi aderenti a tale trattato internazionale** (sottoscritto nel 1991 dai Paesi alpini e dall'Unione Europea). Tale documento concerne le disposizioni in vigore, sui vari territori, relativamente all'utilizzo dei mezzi a motore terrestri e aerei nelle Alpi. Inoltre viene verificata la loro conformità alla previsione dell'art. 15, comma secondo, del Protocollo Turismo sulla base del quale, onde evitare effetti negativi per l'ambiente, in particolar modo nelle aree protette, *"le Parti contraenti si impegnano a limitare al massimo e, ove necessario, a vietare le attività sportive che comportano l'uso di motori al di fuori delle zone determinate dalle autorità competenti"*.

L'intento generale di tale rapporto del Comitato è quello di rispondere alla domanda se sussista o meno la necessità di un'ulteriore disciplina alla luce delle disposizioni dei Protocolli Turismo e Trasporti relative alle attività sportive motorizzate. Viene posto in rilievo che le ragioni per cui si disciplina l'utilizzo di tali veicoli vanno al di là della tutela dell'ambiente alpino in senso stretto, ma risultano anche connesse all'ordine pubblico, alla sicurezza nonché alla responsabilità civile verso terzi.

L'analisi della regolamentazione relativa all'utilizzo di veicoli motorizzati porta a distinguere tra tre categorie di spazi: 1) strade destinate all'uso pubblico, 2) strade non aperte al pubblico e aree esterne rispetto alla rete stradale, 3) aree protette.

Mentre l'accesso è nelle strade pubbliche, salvo casi particolari, libero per tutti gli utenti e, nelle aree protette, generalmente vietato o comunque limitato, varie sono le disposizioni che

regolano l'accesso alle altre zone (non aperte al pubblico e comunque esterne rispetto alla rete stradale). Alla luce di ciò risulta quindi utile illustrare una breve panoramica delle normative vigenti nei vari Stati alpini.

La legge sulla tutela da immissioni vigente in Baviera prevede vari divieti riguardo all'utilizzo dei veicoli che producono emissioni acustiche o atmosferiche. L'attività sportiva motorizzata non è comunque incondizionatamente limitata, ma, in casi particolari (attività professionali di guardie ecologiche, gestori di impianti sciistici, etc.) sono previste eccezioni al divieto generale.

In Svizzera, in base alla legge federale sulla circolazione stradale (che viene attuata dalle autorità cantonali competenti), può essere vietata completamente o limitata temporaneamente la circolazione dei veicoli motorizzati sulle strade federali non aperte al grande transito o comunque qualora lo richieda l'esigenza di protezione degli abitanti. Per quanto riguarda invece la circolazione di veicoli a motore fuori strada, nelle foreste e su strade forestali, la legge in materia la limita ai soli fini forestali e per altri interventi d'interesse pubblico (limitata ai fini di soccorso, controlli di polizia, esercitazioni militari, provvedimenti di protezione dalle catastrofi naturali e di manutenzione delle reti di distribuzione dei servizi delle telecomunicazioni). Sono invece espressamente vietate le manifestazioni con veicoli a motore sulle strade forestali e nel resto della foresta.

Anche in Liechtenstein l'uso di veicoli motorizzati nei boschi e sulle strade forestali è vietato dalla legge forestale, salvo che per necessità di ordine agro-silvo-pastorale o attinenti alla caccia, nonché per altre ragioni (dietro specifica autorizzazione) purché non in contrasto con la salvaguardia del bosco o altri interessi di ordine pubblico.

Ai sensi del decreto del Governo della Repubblica Slovena sul divieto di circolazione dei motoveicoli nelle aree naturali sull'intero territorio nazionale, è vietato guidare, sostare, parcheggiare o praticare escursioni con motoveicoli a due o quattro ruote, nonché per i veicoli a cingoli e/o muniti di pattini.

Per quanto riguarda l'Austria, la normativa di riferimento relativamente alla tutela dell'ambiente e del paesaggio è quella dei singoli Länder.

Il Codice dell'ambiente in Francia vieta l'uso di veicoli terrestri motorizzati negli spazi naturali. La circolazione su aree, strade e sentieri destinati alla viabilità pubblica è invece consentita a tutti i tipi di veicoli, purché immatricolati, fatta salva la facoltà dei Comuni di limitare l'accesso alle strade pubbliche sul proprio territorio quando lo esigano ragioni legate alla tutela dell'ambiente. Inoltre è fatto obbligo ai Dipartimenti di elaborare, con l'aiuto delle relative associazioni, un piano dipartimentale in cui fissare itinerari per gite motorizzate su strade pubbliche e zone a essa adibite non solo temporaneamente o per singole manifestazioni. Per aprire e adibire un terreno all'uso di veicoli motorizzati per l'attività agonistica o di svago è necessaria un'autorizzazione preventiva da parte del sindaco competente, con successiva possibilità di omologa da parte del prefetto.

Questa breve panoramica delle esperienze d'oltralpe, stanti le specificità nazionali, ci permette di cogliere alcuni tratti comuni di disciplina. Si cerca infatti ovunque di coniugare, guidati dal perseguimento del pubblico interesse, la tutela dell'ambiente e la salvaguardia del territorio con le esigenze derivanti dall'antropizzazione.

Per quanto concerne i veicoli terrestri la relazione non ha rilevato l'esistenza di norme specifiche sulla base della classificazione dei veicoli, ma ha evidenziato come tutte le Parti contraenti ritengano degni di disciplina speciale alcuni tipi quali, ad esempio motocicli, motoslitte e quads. Talune categorie di veicoli motorizzati sono soggetti quindi ad una disciplina *ad hoc*, che si riscontra in leggi nazionali, regionali, provinciali in conformità ai rispettivi ordinamenti interni nazionali.

In Germania risulta vietato (salva specifica autorizzazione dell'autorità comprensoriale locale quando ciò non contrasti con interessi di ordine pubblico) l'utilizzo di veicoli motorizzati destinati alla progressione su neve e, in particolare, di motoslitte.

Il Codice dell'ambiente francese vieta la circolazione di motoslitte sia sulle strade aperte al pubblico che al di fuori di esse qualora ciò non avvenga per fini professionali, servizi di ordine o sicurezza pubblica, di soccorso, etc. Risulta altresì possibile predisporre circuiti destinati espressamente all'utilizzo di motoslitte sulla base di una specifica autorizzazione rilasciata dall'UTN (*Unité touristique nouvelle*).

La legge federale svizzera classifica i quads e le motoslitte nella categoria delle motociclette e, pertanto, devono essere registrati e provvisti di un'apposita licenza di circolazione e non possono circolare su strade non espressamente destinate alla loro circolazione.

In Liechtenstein, mentre motociclette e quads sono soggetti alle disposizioni generali sulla circolazione stradale, una legge speciale disciplina l'utilizzo dei veicoli a cingoli, distinguendo quelli che circolano prevalentemente su strada da quelli utilizzati prevalentemente in aree naturali, al di fuori di strade aperte al pubblico. Sono questi ultimi ad essere soggetti all'apposita legge, concernente anche le motoslitte, la cui autorizzazione viene sempre concessa per i servizi sanitari e di soccorso e, in mancanza di alternative, anche per la costruzione, manutenzione e il rifornimento di ristori montani, rifugi e stazioni a monte.

In Slovenia un decreto del Governo vieta l'utilizzo di veicoli motorizzati a due o quattro ruote nelle aree naturali.

Esaminando la normativa in vigore in Austria, emerge l'assenza di uniformità nella normativa dei Länder. Il Land di Salisburgo ad esempio vieta l'utilizzo delle motoslitte al di fuori dello spazio riservato alla viabilità pubblica, ma riconosce una serie di deroghe per adempiere ad un interesse pubblico, per la manutenzione di impianti sportivi da sci, per fini relativi alla gestione di terreni (caccia, pesca, silvicoltura) o al rifornimento di rifugi. La legge sulle motoslitte non prevede, però, norme che disciplinino l'attività ludico-sportiva al di fuori degli spazi riservati alla viabilità pubblica. Nel Land Stiria è degna di nota la legge sui veicoli per la pratica del fuoristrada vietata, tranne limitati casi, nelle aree naturali. Lo svolgimento di attività agonistiche motorizzate è soggetto al rilascio di un'autorizzazione speciale.

Andando a concludere **si possono evidenziare tratti in linea di massima comuni a tutte le Parti contraenti circa le eccezioni ai divieti d'uso di veicoli motorizzati. È fatto salvo, e nella gran parte delle aree protette limitato alle corse necessarie, l'utilizzo di veicoli a motore da parte dei proprietari e gestori per attività agro-silvo-pastorali, soccorso e sicurezza pubblica, rifornimento e gestione di rifugi. Sono generalmente esclusi dal divieto interventi legati alla gestione del patrimonio faunistico, alla ricerca scientifica, al risanamento delle foreste montane con funzioni protettive, al trasporto di legname e al rimboschimento, alla difesa e regolazione dei corsi d'acqua, al consolidamento dei versanti e alla protezione dalle valanghe.**

NORMATIVA A LIVELLO STATALE

Come abbiamo già prefigurato, attiene alla competenza statale la normativa inerente la classificazione della motoslitta come veicolo, la sicurezza delle persone, nonché la tutela dell'ambiente.

Classificazione della motoslitta come veicolo

Originariamente la materia era regolata da una **circolare del 1970** (48/1970/180 D.G. del 24 dicembre 1970 *Trasporti speciali con veicoli a motore atti alla circolazione fuori strada*) **che assimilava le motoslitte e i cingolati (c.d. gatti delle nevi) rispettivamente ai motoveicoli e agli autoveicoli e prevedeva che tali mezzi potessero circolare solo fuori strada, concedendo la possibilità, in caso di bisogno, del mero attraversamento di strade o aree ad**

uso pubblico. Erano 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. Inoltre non risultava consentito il sovraccarico né il traino di sciatori e la velocità doveva essere regolata in relazione alla pendenza e alle caratteristiche del terreno, nonché a quelle del veicolo e alle condizioni della neve, alla visibilità e alla presenza di pedoni e sciatori. Infine **veniva posto il divieto di attraversamento delle piste e la possibilità di applicazione delle norme del Codice della Strada** (allora era ancora in vigore il d.p.r. n. 393/1959) per quanto concerneva le regole attinenti gli incroci, la precedenza, il cambio di direzione, la limitazione dei rumori e l'uso dei dispositivi acustici.

Come approfondiremo meglio successivamente, il nuovo Codice della Strada e le Direttive comunitarie degli anni novanta, senza entrare nel merito della disciplina della circolazione delle motoslitte, hanno sostanzialmente superato il contenuto di tale circolare ministeriale, ma vi è chi ritiene¹ che le regole di comportamento di carattere generale dettate da questa siano rilevanti al fine di individuare in concreto quali siano le norme precauzionali a cui chi utilizza le motoslitte deve uniformarsi. Quindi, in assenza di riferimenti normativi propri, possono assumere rilevanza, ai fini dell'accertamento di eventuali responsabilità in caso di incidente, anche le prescrizioni risalenti ormai a quarant'anni fa.

Con una circolare emessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 23 novembre 2005 l'assimilazione delle motoslitte ai motoveicoli viene però meno. Infatti la nota n. 1184, a proposito della classificazione delle motoslitte e della loro circolazione, chiarisce, facendo riferimento alla Direttiva quadro 92/61/CEE relativa ai veicoli a motore a due o tre ruote, nonché al Codice della Strada, che *“le motoslitte, in quanto dotate di pattini direzionali e di cingoli di trazione, non possono essere ricomprese né tra i motoveicoli o gli autoveicoli definiti negli articoli 53 e 54 C.d.S. come “veicoli a motore a ruote”; né tra le macchine operatrici individuate nell'articolo 58 C.d.S. come veicoli “destinati ad operare su strada e nei cantieri” ed autorizzati “a circolare su strada per il proprio trasferimento o per lo spostamento di cose connesse con il ciclo operativo delle macchine stesse o del cantiere”.*

Inoltre, la stessa nota ministeriale dispone che *“le motoslitte stanti le loro peculiari caratteristiche tecniche e costruttive ed i conseguenti riflessi sulla sicurezza della circolazione stradale, sono idonee a circolare soltanto fuori strada, ma non su area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali quale è la strada come definito nell'articolo 2 del C.d.S.. **Non sono perciò classificabili veicoli ai sensi dell'articolo 47, comma 1, del C.d.S. e quindi la materia connessa alla loro circolazione esula dalla normativa comportamentale e tecnica del Codice della Strada**”.* Esse inoltre **non sono soggette all'immatricolazione con targa civile** (discorso diverso è quello relativo ai veicoli delle Forze armate e degli enti assimilati, tra cui la Croce Rossa Italiana, a cui si applica la disciplina ex articolo 138 C.d.S.). **La competenza in materia dunque afferisce per intero ad altri Enti (diversi dal Ministero dei Trasporti)** quali ad esempio le Amministrazioni locali e le Comunità montane, dato che l'utilizzo può essere consentito soltanto in luoghi non destinati al traffico ordinario.

Nella circolare viene evidenziato che il d.lgs. 15 gennaio 2002, n. 9 Disposizioni integrative e correttive del nuovo Codice della strada con il quale sono state apportate numerose ed incisive modifiche ed innovazioni in materia di circolazione stradale, è stato licenziato **privo di ogni riferimento alla tematica concernente “la regolamentazione e l'uso delle motoslitte”**, pur richiamata nell'art 2, comma 1, (*“regolamentare 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”*) della legge 22 marzo 2001, n. 85 *Delega al Governo per la revisione del nuovo Codice della strada*.

¹ DEL ZOTTO M., *La circolazione dei mezzi meccanici nell'area sciabile attrezzata*, in *Professione montagna*, n. 98/2008.

Anche il **d.d.l. A.S. 1638** (approvato alla Camera dei deputati in data 9 ottobre 2014) concernente la *Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285* **prevede** all'art. 2 **che vengano dettate "disposizioni in tema di classificazione delle motoslitte e disciplina delle relative caratteristiche costruttive e funzionali, nonché la circolazione con un apposito contrassegno identificativo, documenti di circolazione e di guida e l'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi"**. Attualmente il testo è in discussione in commissione al Senato.

La legge n. 363/2003 *Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo* non colma il vuoto normativo, ma si limita a prevedere all'articolo 16 che:

"1. È inibito ai mezzi meccanici l'utilizzo delle piste da sci, salvo quanto previsto dal presente articolo.

2. I mezzi meccanici adibiti al servizio e alla manutenzione delle piste e degli impianti possono accedervi solo fuori dall'orario di apertura, salvo i casi di necessità e urgenza e, comunque, con l'utilizzo di appositi congegni di segnaletica luminosa e acustica.

3. Gli sciatori, nel caso di cui al comma 2, devono dare la precedenza ai mezzi meccanici adibiti al servizio e alla manutenzione delle piste e degli impianti e devono consentire la loro agevole e rapida circolazione."

È evidente che **la previsione dell'art. 16 legge n. 363/2003 non riguarda tutte le motoslitte, ma solo quelle "adibite al servizio e alla manutenzione delle piste e degli impianti"**. Viceversa non possono rientrare in tale categoria quelle preposte al trasporto degli utenti delle strutture alberghiere o delle scuole di sci che 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 legge n.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.

Di fatto, al momento attuale, chi guida una motoslitte non ha né l'obbligo di targa, né l'obbligo di patente (tali obblighi sono lasciati alla discrezionalità dei singoli Comuni) né di assicurazione per la responsabilità civile né l'obbligo di revisioni periodiche di idoneità né l'obbligo di DPI (dispositivi di protezione individuale). Pertanto questi veicoli sono difficilmente identificabili e mancano le garanzie di effettiva preparazione del conducente (fintanto che può anche essere guidato da un minorenni). Tutto ciò si traduce in un problema di sicurezza che va a incidere sul Servizio Sanitario Nazionale (sono numerosi i casi di incidenti, anche mortali, sulle Alpi). Inoltre non sono previsti, e questo è uno dei problemi più delicati, percorsi ed itinerari dedicati.

Richieste e proposte al Governo

Molti enti hanno quindi chiesto al Governo (si veda la proposta, presentata il 4 dicembre 2007, delle associazioni CIPRA Italia, Italia Nostra, LegAmbiente, LIPU, Mountain Wilderness Italia, VAS e WWF) **di attuare regole precise per i mezzi motorizzati in montagna** inserendo, attraverso un'apposita modifica del Codice della strada, le motoslitte tra i motoveicoli ex articolo 53 C.d.S.. una precisa regolamentazione in tal senso. Ciò semplificherebbe i controlli dei Comuni per sanzionare le infrazioni, darebbe all'escursionista la possibilità di segnalare comportamenti scorretti, sancirebbe l'obbligo di una patente specifica, oltreché il vincolo dei conducenti ad una guida rispettosa delle regole di condotta di un veicolo di indubbia complessità, compresi i limiti di velocità, e permetterebbe, in caso di incidenti, di identificare inequivocabilmente il proprietario del veicolo per la copertura dei sinistri attraverso le Società Assicuratrici.

Anche il CAI (Club Alpino Italiano) ha stilato delle *Linee Guida sull'utilizzo di mezzi meccanici nell'ambiente montano* approvate nel mese di luglio 2006. Tale documento recita: "L'accesso con motoslitta deve essere consentito solo su strade pubbliche o su strade agro-silvo-pastorali per gli aventi diritto; qualora si considerasse la motoslitta per attività di tipo agonistico devono essere individuati degli itinerari dedicati, che non interferiscano con l'ambiente naturale in primo luogo e con gli itinerari sci alpinistici e di fondo escursionistico in secondo luogo".

Il CAI **distingue in tal senso tra diverse tipologie di attività**. 1) Innanzitutto l'attività di protezione civile, **soccorso alpino**, polizia e delle Forze Armate. In questo caso l'utilizzo delle motoslitte è assolutamente utile ed auspicabile. 2) **Esigenze di lavoro** (ad es. i gestori di impianti di risalita, i rifugisti o gli albergatori per l'approvvigionamento di materiale, etc.) **ed esigenze legate alla proprietà di** baite accessibili solo con tali veicoli. In questo caso è ammesso il loro utilizzo, a patto che sia autorizzato e regolamentato dal Comune per quanto concerne i percorsi, i requisiti, gli orari di utilizzo ed il comportamento da adottare. 3) **Utilizzo ludico-sportivo** di tali veicoli. Questa attività deve essere limitata e circoscritta esclusivamente a determinati percorsi, posti in zone di basso valore ambientale, paesaggistico ed escursionistico, al di sotto di una certa quota, preferibilmente nei pressi dei comprensori sciistici e raggiungibili con strade pubbliche. Tali percorsi e l'utilizzo delle motoslitte devono essere individuati e regolamentati dal Comune sulla base di indirizzi regionali.

Infine viene chiesto al Governo di mettere a disposizione dei Comuni forze dell'ordine quali la Guardia di Finanza, l'Arma dei Carabinieri e le Guardie forestali, in modo che possano collaborare con la Polizia locale per **potenziare i controlli sul territorio montano**, condizione imprescindibile per assicurare il rispetto delle norme e la sicurezza delle persone.

Sicurezza delle persone

Per quanto concerne la tematica della sicurezza delle persone vale la pena soffermarsi sulla **responsabilità del gestore delle aree sciabili attrezzate durante la discesa**.

Legge n. 363/2003 Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo

Sotto il profilo normativo, i doveri nei quali si traduce la posizione di garanzia del gestore sono stati codificati dalla già citata **legge n. 363/2003, quale norma quadro** sul cui solco le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano hanno adeguato la propria normativa di riferimento. La coincidenza soggettiva fra il concessionario dell'impianto di risalita e l'esercente della pista da discesa riconosciuta nella figura del gestore dell'area sciabile attrezzata **estende**, senza dubbio alcuno, **l'ambito di responsabilità del medesimo anche alla fase di discesa**, astenendosi, però, il legislatore dal fornire elementi chiari in base ai quali determinare le conseguenze degli infortuni e rispondere alle richieste di risarcimento danni in costante aumento.

L'art. 3 della l. n. 363/2003 introduce **un generale dovere di protezione dell'utenza** ("i gestori assicurano la pratica delle attività sportive e ricreative in condizioni di sicurezza, provvedendo alla messa in sicurezza delle piste secondo quanto stabilito dalle regioni"), cui seguono, nelle disposizioni successive, alcuni obblighi complementari, quali il rispetto dei requisiti tecnici di percorribilità della pista, il soccorso ed il trasporto degli infortunati all'interno delle aree di competenza, l'esposizione della segnaletica, dei documenti relativi alla classificazione delle piste e delle regole di condotta, la manutenzione ordinaria e straordinaria, la segnalazione delle avverse condizioni del fondo. Inoltre, qualora gli impianti presentino pericoli oggettivi dipendenti dallo stato del tracciato o di origine atipica, il responsabile della struttura deve attivarsi affinché siano rimossi o l'accesso alla pista venga impedito agli utenti.

L'avvento di fonti normative in grado di disciplinare la sicurezza sulle piste (da intendersi sia in senso passivo, seguendo cioè sin dalla fase della progettazione la costruzione di piste da sci di qualità e prive di ostacoli atipici, sia in senso attivo, ovvero sulla

diffusione della segnaletica, sulla divulgazione delle regole di comportamento dello sciatore-utente e sulla creazione di figure professionali adibite alla protezione degli utenti stessi) è una circostanza particolarmente significativa sul piano della responsabilità del gestore. Si determina, infatti, **il passaggio da un rimprovero per colpa generica** (per aver agito con semplice negligenza, imprudenza, imperizia) **al riconoscimento di una colpa specifica**, in capo al medesimo, per l'inosservanza di leggi, regolamenti, ordini e discipline.

L'art. 4 della l. n. 363/2003 sancisce espressamente che **il gestore è "civilmente responsabile della regolarità e della sicurezza della pista"**, lasciando però aperta la questione sulla natura di tale responsabilità.

Criteri di imputazione della responsabilità elaborati dalla giurisprudenza

Per chiarire la questione sulla **natura della responsabilità del gestore delle aree sciabili attrezzate durante la discesa** può risultare utile fare un cenno ai criteri di imputazione elaborati dalla giurisprudenza, di merito e legittimità. In particolare si possono individuare le seguenti posizioni.²

a) **Natura contrattuale della responsabilità ex art. 1218 c.c.** (*"Il debitore che non esegue esattamente la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno, se non prova che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile"*).

La norma si applica anche con riguardo agli eventi dannosi verificatisi nella fase di discesa e non limitatamente a quelli di trasporto a monte mediante gli impianti di risalita. Ponendo l'accento sulla responsabilità di natura contrattuale del gestore degli impianti, che **discende dalla stipula del cosiddetto contratto di skipass**, si è operato **uno spostamento del rischio processuale dal soggetto danneggiato al responsabile dell'impianto sciistico**. In questo modo, il primo dovrà provare la sussistenza e la validità del contratto e allegare l'altrui inadempimento, mentre il secondo dovrà provare di aver adottato tutte le misure idonee possibili per evitare che si verificasse il danno. Inoltre, sempre a vantaggio del danneggiato, si è **dilatato il termine di prescrizione del diritto** (da cinque a dieci anni).

Per quanto concerne la coincidenza soggettiva tra il titolare della pista e il proprietario dell'impianto di risalita, con la conseguenza che *"la responsabilità del gestore è in entrambe le fasi contrattuale"* si veda la sentenza del Tribunale Napoli 25 gennaio 2011, n. 855 che pone anche in rilievo come, da tale qualificazione giuridica, consegua, sotto il profilo della competenza territoriale del giudice adito, l'applicabilità della *"disciplina del consumatore"*, e quindi il criterio del luogo di residenza dell'attore.

Relativamente all'affermazione della natura contrattuale della responsabilità del gestore delle piste da sci, anche con riguardo ad eventi dannosi verificatisi nella fase di discesa e non limitatamente alla fase di trasporto a monte mediante gli impianti di risalita si veda la sentenza del Tribunale L'Aquila, 21 aprile 2012, n. 281. Nel caso di specie, il Giudice rileva come l'esigibilità dell'attività precauzionale dovuta contrattualmente dal gestore *"cessa ai bordi della pista"*, soprattutto *"quando questa sia ben visibile e sufficientemente larga da consentire un percorso in sicurezza"*.

Il Tribunale di Aosta, con sentenza del 12 aprile 2012, individua la fonte della responsabilità contrattuale nel *"contratto atipico cosiddetto di skipass i cui elementi sono rappresentati dalla dazione da parte dell'utente di un corrispettivo commisurato alla durata del contratto, dalla possibilità offerta dal gestore di godere dei servizi di risalita nonché di utilizzare le piste predisposte per la pratica dello sci"*.

² Per un'ampia panoramica della giurisprudenza, di merito e legittimità, in materia si veda MUSUMARRA L., *Aree sciabili attrezzate: profili di responsabilità del gestore*, in *Persona e danno*, 27/12/2014.

Per quanto riguarda i giudici di legittimità si vedano le sentenze della Cassazione, 11 luglio 2007, n. 39619 e della Cassazione, 6 febbraio 2007, n. 2563, le quali hanno qualificato il rapporto negoziale intercorrente tra l'utente ed il gestore come *“contratto atipico di skipass, che consente allo sciatore l'accesso, dietro corrispettivo, ad un complesso sciistico al fine di utilizzarlo liberamente ed illimitatamente per il tempo convenzionalmente stabilito”* ed hanno ravvisato l'obbligo a carico del gestore della *“manutenzione in sicurezza”* della pista medesima e la possibilità che lo stesso sia chiamato a rispondere dei danni prodotti ai contraenti determinati da cattiva manutenzione della pista, sulla scorta delle norme che governano la *“responsabilità contrattuale per inadempimento, sempre che l'evento dannoso sia eziologicamente dipendente dalla suddetta violazione e non invece ascrivibile al caso fortuito, riconducibile ad un fatto esterno al sinallagma contrattuale”*. Nozione quest'ultima comprensiva anche dell'autonoma determinazione del sinistro per grave imprudenza ed imperizia dimostrate dal danneggiato.

Di particolare rilevanza anche la sentenza della Cassazione 22 ottobre 2014, n. 22344 la quale ha affermato che *“sotto il profilo degli obblighi nascenti, a carico del gestore di un comprensorio sciistico dal contratto di ski-pass, e cioè della responsabilità contrattuale, non c'è dubbio che il titolare dell'impianto assume l'impegno di garantire la buona manutenzione delle piste e di prevenire situazioni di pericolo, predisponendo le opportune protezioni e segnalazioni. A siffatti incumbenti non può tuttavia darsi un'estensione tale da far ricadere sul gestore la responsabilità della non appropriata condotta degli utenti, tutte le volte in cui da questa sia derivato un danno a terzi. Si tratterebbe, a ben vedere, di un'obbligazione praticamente inesigibile, stante la natura intrinsecamente pericolosa dell'attività sportiva esercitata sulle piste da sci, le dimensioni ragguardevoli che esse di solito hanno, la normale imprevedibilità di quelle condotte, anche per la contestuale incidenza di fattori naturali non governabili dal gestore”*. Il giudice di legittimità attribuisce, in tal senso, all'art. 21 della l. n. 363/2003, volto ad affidare alla forza pubblica il controllo sull'osservanza delle prescrizioni dalla stessa dettate e della potestà di irrogare le relative sanzioni nei confronti dei soggetti inadempienti, *“valore esegetico ricognitivo”* della correttezza della predetta ricostruzione degli obblighi del gestore.

b) Natura extracontrattuale della responsabilità, ex art. 2043 c.c. (*“Qualunque fatto doloso o colposo, che cagiona ad altri un danno ingiusto, obbliga colui che ha commesso il fatto a risarcire il danno”*).

Secondo un orientamento, **oltre alla scrupolosa osservanza degli obblighi imposti dalla legge, il gestore deve rispettare il fondamentale principio del *neminem laedere*** di cui al predetto articolo, essendo quindi chiamato a porre in essere ogni precauzione e misura che comuni regole di prudenza e diligenza suggeriscano di applicare al caso concreto. Emerge in tal senso **la tendenza a far ricorso alle regole già elaborate dalla giurisprudenza con riferimento alla circolazione stradale e, in particolar modo, alla responsabilità dell'ente gestore della strada per i danni subiti a causa della presenza di un'insidia** che, per rilevare, deve essere **non prevedibile ed inevitabile**.

Si veda al riguardo la sentenza della Cassazione, 19 febbraio 2013, n. 4018, ove si afferma che *“considerata la natura intrinsecamente pericolosa dell'attività sportiva esercitata sulle piste da sci, l'estensione delle stesse e la naturale possibile intrinseca anomalia delle piste, anche per fattori naturali, affinché si possa pervenire all'individuazione di un comportamento colposo in capo al gestore, ex art. 2043 c.c., con conseguente obbligo di risarcimento del danno, è necessario che il danneggiato provi l'esistenza di condizioni di pericolo della pista che rendano esigibile la protezione da possibili incidenti, condizioni in presenza delle quali risulta configurabile un comportamento colposo del gestore per la mancata predisposizione di protezioni e segnalazioni, ricadendo, invece, sul gestore l'onere di provare fatti impeditivi (non visibilità e non prevedibilità) della propria responsabilità, quali la possibilità per l'utente di percepire e prevedere, con l'ordinaria diligenza, la suddetta situazione di pericolo”*.

Di particolare interesse risulta anche la sentenza della Cassazione, 3 agosto 2012, n. 13940, per la quale *“in ipotesi di chiusura della pista per lo svolgimento di manifestazione*

agonistica o di allenamento alla stessa, la responsabilità dell'organizzatore della gara si aggiunge, senza escluderla, a quella incombente sul titolare dell'autorizzazione all'esercizio della pista, per il generale dovere del *neminem laedere* e per l'ottemperanza agli obblighi impostigli dalla specifica normativa”.

c) **Natura extracontrattuale della responsabilità, ex art. 2051 c.c.** (“Ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito.”).

Tale responsabilità, secondo la ricostruzione operata dalla già citata (in tema di responsabilità contrattuale ex art. 1218 c.c.) sentenza n. 2563/2007 della Cassazione, è **da intendersi in rapporto di cumulatività e non di alternatività rispetto a quella contrattuale**. Infatti, la Corte, ha affermato che **“la responsabilità per i danni cagionati da cose in custodia ha carattere oggettivo e, ai fini della sua configurabilità, è sufficiente che sussista il nesso causale tra la cosa in custodia e l'evento dannoso, indipendentemente dalla pericolosità attuale o potenziale della cosa stessa (e, perciò, anche per le cose inerti) e senza che rilevi al riguardo la condotta del custode e l'osservanza o meno di un obbligo di vigilanza”**.

In senso conforme si veda la sentenza della Cassazione, 20 dicembre 2013, n. 28616, a tenore della quale **“è consolidato orientamento di questa Corte in tema di danno da cose in custodia che la responsabilità per i danni cagionati da cose in custodia, prevista dall'art. 2051 c.c., ha carattere oggettivo, essendo sufficiente, per la sua configurazione, la dimostrazione da parte dell'attore del verificarsi dell'evento dannoso e del suo rapporto di causalità con il bene in custodia. Una volta provate queste circostanze, il custode, per escludere la sua responsabilità, ha l'onere di provare il caso fortuito, ossia l'esistenza di un fattore estraneo che, per il suo carattere di imprevedibilità e di eccezionalità, sia idoneo ad interrompere il nesso causale, salva comunque la possibilità di valutare in concreto l'apporto (o il concorso) causale della condotta del danneggiato o di terzi. Perciò, non è dispensato il danneggiato dall'onere di provare il nesso causale tra queste ultime e il danno, ossia di dimostrare che l'evento si è prodotto come conseguenza normale della particolare condizione, potenzialmente lesiva, posseduta dalla cosa. Quindi si contempla un criterio di imputazione della responsabilità ex art. 2051 c.c. che, per quanto oggettiva in relazione all'irrelevanza del profilo attinente alla condotta del custode, è comunque volto a sollecitare chi ha il potere di intervenire sulla cosa all'adozione di precauzioni tali da evitare che siano arrecati danni a terzi. A tanto, peraltro, fa pur sempre riscontro un dovere di cautela da parte di chi entri in contatto con la cosa. Quando il comportamento di tale secondo soggetto sia apprezzabile come incauto, lo stabilire se il danno sia stato cagionato dalla cosa o dal comportamento della stessa vittima o se vi sia concorso causale tra i due fattori costituisce valutazione squisitamente di merito, che va bensì compiuta sul piano del nesso eziologico ma che comunque sottende un bilanciamento fra i detti doveri di precauzione e cautela. E perfino quando la conclusione sia nel senso che, anche in relazione alla mancanza di intrinseca pericolosità della cosa, la situazione di possibile pericolo comunque ingeneratasi sarebbe stata superabile mediante l'adozione di un comportamento ordinariamente cauto da parte dello stesso danneggiato, potrà allora escludersi che il danno sia stato cagionato dalla cosa, ridotta al rango di mera occasione dell'evento, e ritenersi integrato il caso fortuito”**.

Per quanto riguarda la distinzione tra pericoli atipici e pericoli tipici, si veda la sentenza del Tribunale di Campobasso del 13 gennaio 2014, il quale ha precisato che **“il potere di controllo, e conseguentemente la responsabilità del gestore, non può ritenersi esteso alle situazioni di rischio naturale esterno normalmente esistenti, ossia a quelle a cui lo sciatore accetta di esporsi nel momento in cui decide di praticare un'attività sportiva peculiare quale quella sciistica. Di conseguenza il gestore della pista assume su di sé degli obblighi precauzionali specifici con riguardo a pericoli oggettivi e non soggettivi”**.

Inoltre, come ricorda il Tribunale di Trento con sentenza del 5 gennaio 2011 **“che la responsabilità ex art. 2051 c.c. si possa ben escludere anche per l'intervento del fatto del terzo, è dato certo in giurisprudenza”**. Ciò che importa è che suddetta causa esterna “sia

dotata di autonomo impulso causale” e sia per lo stesso custode “imprevedibile ed inevitabile”. Il **gestore della pista è chiamato quindi a rispondere solo nel caso di danni riconducibili a quei “fattori di rischio” definibili come “tipici”** dell’attività in esame e così riconducibili, ad esempio, ad inadeguata manutenzione della pista, ovvero ad urto con ostacoli non adeguatamente segnalati e protetti.

Il cosiddetto “rischio di danno atteso”, che deve essere prevenuto dal gestore, non è dunque identificabile con ogni sorta di pericolo presente sulla pista da sci, ma riguarda solo i **danni concretamente prevedibili ed evitabili secondo un criterio di diligenza, prudenza e perizia** nell’aprestamento e nella manutenzione delle piste da sci.

d) **Natura extracontrattuale della responsabilità, ex art. 2050 c.c.** (“*Chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di un’attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno.*”).

Si tratta di **un orientamento minoritario, che ravvisa nella gestione delle aree sciistiche un’attività pericolosa in sé, mentre solitamente ci si basa sul rilievo che lo sci sia un’attività pericolosa solo per chi la pratica e non anche per il gestore dell’impianto.** La sentenza della Cassazione civile, 26 aprile 2004, n. 7916 rigetta però questo assunto ritenendo necessario verificare, nel caso concreto, se l’attività di gestione della pista presenti o meno una notevole potenzialità di danno ai terzi. La Suprema Corte ha poi espressamente escluso che la pericolosità di un’attività possa essere valutata con riferimento alla diffusione delle modalità con le quali viene comunemente esercitata. Una certa attività, pertanto, non può essere ritenuta pericolosa solo perché coloro che la praticano non adottano normalmente le cautele che sarebbero opportune, giacché in tal modo si assumerebbe a parametro valutativo non già l’attitudine dell’attività a recare danno, bensì il grado di diligenza comunemente riscontrabile. La questione da decidere è dunque un’altra ossia se, in relazione alle caratteristiche di quella pratica sportiva, fosse qualificabile come pericolosa l’attività di gestione dell’impianto nell’aspetto costituito dalla delimitazione della via di imbocco alla sciovia mediante materiali rigidi infissi nella neve su area sciabile e frequentata da sciatori inesperti (nel caso di specie una bambina dell’urto contro uno dei paletti in ferro posti al termine della pista baby, i quali fungevano da delimitazione della via d’accesso allo skilift).

e) **Natura extracontrattuale della responsabilità ex art. 2054 c.c.** (“*Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli. Il proprietario del veicolo, o, in sua vece, l’usufruttuario o l’acquirente con patto di riservato dominio, è responsabile in solido col conducente, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà. In ogni caso le persone indicate dai commi precedenti sono responsabili dei danni derivati da vizi di costruzione o da difetto di manutenzione del veicolo.*”).

Si veda la sentenza della Corte d’Appello di Trento del 29 giugno 2000 che, in un caso di investimento di uno snowboarder da parte di un gatto delle nevi condotto in retromarcia da un dipendente del gestore della pista che non si era debitamente accertato del pericolo di detta manovra per l’altrui incolumità, **configura una responsabilità per danni da circolazione di veicoli sulla base dell’equiparazione delle piste da sci aperte al pubblico con le strade ad uso pubblico e aree similari.** Avremo modo di constatare successivamente come tale pronuncia contrasti con quella del Tribunale di Trento, sezione distaccata Cles del 26 aprile 2005. Per il momento, ci limitiamo ad evidenziare come, partendo dai presupposti del ricomprendere le piste da sci nelle strade ad uso pubblico (in quanto anche in esse è consentita la circolazione ad una cerchia indeterminata di persone che ne fruiscono liberamente) e dell’annoverare il gatto delle nevi tra i veicoli soggetti alla disciplina del Codice della Strada, ha condannato al risarcimento dei danni ex art. 2054 c.c il gestore degli impianti sciistici, in solido con l’assicuratore del mezzo.

Alla luce di questa motivazione ci si chiede però se analogo ragionamento potrebbe essere applicato alle motoslitte dal momento che, come ampiamente evidenziato, esse non sono soggette alla disciplina del Codice della Strada (in realtà nemmeno i gatti delle nevi lo sono) e al correlato regime di responsabilità per danni da circolazione di veicoli.

Tutela ambientale

Veniamo ora all'ultima tematica di competenza statale inerente la circolazione delle motoslitte, ossia la tutela ambientale.

Linee guida propulsive in tale settore provengono dal livello comunitario e, in particolare, dalla **direttiva 92/43/CEE Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche** (cd. direttiva Habitat) la quale si prefigge come scopo quello di *"salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri al quale si applica il trattato"*.

In attuazione di ciò è stata creata una rete ecologica, Natura 2000, diffusa su tutto il territorio dell'Unione, per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciate o rare e per la conservazione della biodiversità.

Tale rete è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC) che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e comprendono anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) relative alla conservazione degli uccelli selvatici.

Le aree che compongono la rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse, in quanto la Direttiva Habitat **intende garantire la protezione della natura tenendo anche "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali"**. Soggetti privati possono essere dunque proprietari dei siti Natura 2000, ma solo a patto che ne assicurino una gestione sostenibile sia dal punto di vista ecologico che economico. Infatti la Direttiva riconosce il valore di tutte quelle aree nelle quali la secolare presenza dell'uomo e delle sue attività tradizionali ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra attività antropiche e natura e quindi l'obiettivo finale è quello di conservare non solo gli habitat naturali ma anche quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, i boschi utilizzati, i pascoli, etc.).

Gli Stati membri sono invitati a mantenere, o all'occorrenza sviluppare, tali elementi per migliorare la coerenza ecologica della rete Natura 2000. **Il recepimento della Direttiva è avvenuto in Italia nel 1997 attraverso il Regolamento D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche** (modificato ed integrato dal D.P.R. 120 del 12 marzo 2003). In Italia, i SIC, le ZSC e le ZPS coprono complessivamente circa il 19% del territorio terrestre nazionale e quasi il 4% di quello marino.

D.M. Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 17 ottobre 2007 Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS) recante, all'art. 6, divieti d'interesse per la pratica di attività sportive in montagna.

La finalità del presente decreto ministeriale è quella di integrare la disciplina afferente la gestione dei siti che formano la rete Natura 2000, dettando i criteri minimi uniformi sulla cui base le Regioni e le Province autonome adottano le misure di conservazione o, all'occorrenza, i piani di gestione per tali aree. L'individuazione di criteri minimi uniformi **garantisce la coerenza ecologica della rete Natura 2000 e l'adeguatezza della sua gestione sul territorio nazionale** ed è altresì tesa ad assicurare il mantenimento ovvero il ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat di interesse comunitario e degli habitat di specie di interesse comunitario, nonché a stabilire misure idonee ad evitare la perturbazione delle specie per cui i siti sono stati designati, tenuto conto degli obiettivi delle direttive comunitarie.

Premesso che la direttiva 92/43/CEE non intende escludere *in toto* le attività umane dai siti protetti constatata però che queste possono avere ricadute ed effetti devastanti sulle specie faunistiche e floristiche più sensibili. Si legge infatti nel decreto: “*Fra le nuove attività economiche, il turismo di massa ha portato alla realizzazione di infrastrutture e strutture ricettive (rifugi), sportive e ricreative. Piste da sci, impianti di risalita, costruzione di strade a diversa viabilità rappresentano le principali forme di alterazione del paesaggio ed hanno, come effetto indiretto, l'aumento generalizzato della presenza e del disturbo antropico anche alle quote più elevate, favorito dalle nuove tipologie di impianti funiviari, e dal **diffondersi dell'uso di mezzi di trasporto un tempo non utilizzati quali motoslitte ed eliski.***”. **Compito delle Regioni è dunque quello di regolamentare e cercare di conciliare tali presenze con la salvaguardia ambientale.**

Art. 6 Criteri minimi uniformi per la definizione delle misure di conservazione per tipologie di ZPS (in particolare, al fine di questo lavoro di ricerca, rilevano le ZPS caratterizzate dalla presenza di ambienti aperti alpini)

“*In relazione alla assegnazione delle ZPS alla tipologia ambientale di riferimento, di cui all'art. 4 del presente decreto, le regioni e le province autonome, con l'atto di cui all'art. 3 comma 1, provvedono a porre i seguenti:*

1. *ZPS caratterizzate dalla presenza di ambienti aperti alpini.*

Regolamentazione di:

circolazione su strade ad uso forestale e loro gestione, evitandone l'asfaltatura salvo che per ragioni di sicurezza e incolumità pubblica ovvero di stabilità dei versanti;

escursionismo ai sentieri negli ambienti d'alta quota;

uso di eliski e motoslitte;

avvicinamento a pareti occupate per la nidificazione [...] mediante elicottero, deltaplano, parapendio, arrampicata libera o attrezzata e qualunque altra modalità;

tagli selvicolturali nelle aree che interessano i siti di nidificazione delle specie caratteristiche della tipologia ambientale, in connessione alle epoche e alle metodologie degli interventi e al fine di non arrecare disturbo o danno alla loro riproduzione.

Attività da favorire:

mantenimento delle attività agro silvo pastorali estensive e in particolare il recupero e la gestione delle aree aperte a vegetazione erbacea;

mantenimento e recupero delle aree a prato pascolo;

pastorizia, evitando il sovrapascolo;

attività tradizionale di coltivazione dei prati magri di media montagna;

manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti e realizzazione di nuovi attraverso tecniche costruttive tradizionali e manufatti in pietra;

mantenimento e recupero delle aree a vegetazione aperta;

pastorizia estensiva nei pascoli marginali di media e bassa quota.

2. *ZPS caratterizzate dalla presenza di ambienti forestali alpini. [...]*

NORMATIVA A LIVELLO REGIONALE

Premesso che la competenza a fissare le caratteristiche costruttive e identificative dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli a motore è di competenza statale, **le Regioni recepiscono le indicazioni ministeriali secondo cui le motoslitte non possono circolare su strade aperte al traffico, anche pedonale, ma occorre chiarire quali siano i riflessi sui vari ordinamenti regionali e sulla relativa viabilità.**

Abruzzo

La Regione Abruzzo, premesso un generale divieto di circolazione delle motoslitte all'interno delle piste da sci (fatta eccezione per lo svolgimento di operazioni di soccorso e per la manutenzione da eseguirsi fuori dall'orario di apertura) e delle aree protette, detta discipline di dettaglio relativamente alle riserve e ai parchi naturali.

Meritano menzione l'art. 1 della legge regionale 29 marzo 1994, n. 16 Censimento delle piste di discesa esistenti - Ulteriori modifiche ed integrazioni alla legge regionale del 5 agosto 1982, n. 55 recante disciplina in materia di funivie, seggiovie, piste di discesa e relative infrastrutture, l'art. 8 lett. l) della legge regionale 21 giugno 1996, n. 38 Legge quadro sulle aree protette della Regione Abruzzo per l'Appennino Parco d'Europa, e l'art. 68 della legge regionale 8 marzo 2005, n. 24 Testo Unico in materia di sistemi di trasporto a mezzo di impianti a fune, o ad essi assimilati, piste da sci ed infrastrutture accessorie.

Per quanto concerne invece la disciplina all'interno dei parchi o delle riserve naturali si vedano l'art. 9 della legge regionale 28 novembre 1996, n. 116 Istituzione della Riserva Naturale Guidata "Monte Genzana e Alto Gizio", la legge regionale 23 settembre 1997, n. 109 Istituzione della Riserva Naturale guidata "Abetina di Rosello" e la legge regionale 22 febbraio 1997, n. 16 Istituzione della Riserva naturale guidata "Gole del Sagittario" che vietano l'uso di motoslitte.

Omologhe disposizioni sono dettate dall'art. 9 della legge regionale n. 42/2011 Nuova disciplina del Parco Naturale regionale Sirente Velino e dall'art. 8 del regolamento per le attività alpinistiche nel territorio del Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga che vietano la circolazione di motoslitte, fatte salve le necessità di servizio delle stazioni sciistiche, di pubblica sicurezza e di soccorso.

Basilicata

L'art. 15 della legge Regionale 22 luglio 2009, n. 22 Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo riprende alla lettera il contenuto dell'art. 16 della l. n. 363/2003.

Emilia Romagna

L'art. 21 e l'art. 39 della legge regionale n. 1/1995 Disciplina degli impianti di trasporto a fune, delle piste da sci e dei sistemi di produzione programmata della neve vietano l'uso di motoslitte, escluse quelle adibite al soccorso ed alla preparazione delle piste.

L'art. 4 della legge regionale 26 luglio 2013, n. 14 Rete escursionistica dell'Emilia Romagna (REER) e valorizzazione delle attività escursionistiche prevede la possibilità per l'ente titolare della strada, in accordo con il Comune e il gestore del Parco, di interdire anche parzialmente il transito motorizzato per motivi di sicurezza e di salvaguardia del territorio. È fatta salva comunque la deroga temporanea legata allo svolgersi di manifestazioni (specificatamente autorizzata) e, in ogni caso il transito è sempre ammesso per lo svolgimento dell'attività di manutenzione, delle attività agro-silvo-pastorali ed economiche oltreché per quelle di soccorso e di protezione civile.

Friuli Venezia Giulia

La Regione Friuli Venezia Giulia distingue tra la circolazione all'interno delle aree sciabili attrezzate (relativamente alle quali il traffico è consentito solo al di fuori dell'orario di apertura per esigenze abitative e lavorative) e delle aree protette o soggette a vincolo idrogeologico (per cui sono previste deroghe lasciate alla regolamentazione dei Comuni e della Regione).

Si vedano, in materia, l'art. 9 della legge regionale n. 27/2006 Norme in materia di gestione delle aree sciabili attrezzate e pratica degli sport sulla neve, in attuazione della legge 363/2003 e gli articoli 71 e 72 (relativi al transito con mezzi a motore) della legge regionale n. 9/2007 Norme in materia di risorse forestali.

Lombardia

La Regione Lombardia, dopo aver sancito un generale divieto di circolazione dei mezzi motorizzati nelle strade agro-silvo-pastorali, prevede delle eccezioni per esigenze di servizio ovvero specificamente autorizzate, anche per lo svolgimento di manifestazioni appositamente dedicate (a condizione che si svolgano sempre nel rispetto dell'ambiente circostante). Analoghe disposizioni vengono dettate per la circolazione nei boschi e nei terreni soggetti a vincolo idrogeologico. Per le piste da sci invece il traffico non è consentito, salvo che durante l'orario di chiusura o per ragioni di sicurezza e soccorso.

Legge regionale n. 31/2008 *Testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale.*

Art. 59 Viabilità agro-silvo-pastorale, gru a cavo e fili a sbalzo

“1. Le strade agro-silvo-pastorali sono infrastrutture finalizzate a un utilizzo prevalente di tipo agro-silvo-pastorale, non adibite al pubblico transito. Il transito è disciplinato da un regolamento comunale, approvato sulla base dei criteri stabiliti dalla Giunta regionale.

2. La provincia di Sondrio, le comunità montane, gli enti gestori dei parchi, per i relativi territori, e la Regione per il restante territorio, predispongono, compatibilmente con i regimi di tutela ambientale e i relativi strumenti di pianificazione, piani di viabilità agro-silvo-pastorale, nell'ambito dei piani di indirizzo forestale, allo scopo di razionalizzare le infrastrutture e di valorizzare la interconnessione della viabilità esistente.

3. Sulle strade agro-silvo-pastorali è vietato il transito dei mezzi motorizzati, ad eccezione di quelli di servizio e di quelli autorizzati in base al regolamento comunale di cui al comma 1.

4. È altresì vietato il transito dei mezzi motorizzati nei boschi, nei pascoli, sulle mulattiere e sui sentieri, ad eccezione dei mezzi di servizio e di quelli autorizzati dalla Regione per la circolazione sulle proprie aree demaniali.

*4 bis. In deroga ai divieti di cui ai commi 3 e 4, con il regolamento di cui all'articolo 50, comma 4, compatibilmente con le esigenze di tutela del patrimonio forestale, sono definite le modalità e le procedure con cui **gli enti locali e forestali**, per il territorio di rispettiva competenza, **possono autorizzare manifestazioni con mezzi motorizzati**. Nel caso in cui il territorio interessato dall'autorizzazione sia ricompreso in un'area protetta regionale e/o nazionale, gli enti gestori di queste ultime sono tenute a esprimere un parere preventivo vincolante. In ogni caso, preventivamente al rilascio della autorizzazione, i responsabili organizzativi delle predette manifestazioni dovranno prestare congrue garanzie fideiussorie bancarie o assicurative agli enti proprietari dei boschi, dei pascoli, delle mulattiere e dei sentieri, al fine di garantire la copertura dei costi necessari per l'eventuale esecuzione delle opere di conservazione e/o di rimessa in pristino stato dei luoghi, aree, mulattiere e/o sentieri utilizzati per lo svolgimento delle manifestazioni.*

5. I comuni provvedono a segnalare i divieti di transito sulle strade agro-silvo-pastorali.

[...]

Art. 61 Vigilanza e sanzioni

“1. Le funzioni di vigilanza e di accertamento delle violazioni relative all'attuazione del presente titolo sono esercitate dal corpo forestale regionale, dal corpo forestale dello Stato, dalle guardie dei parchi regionali, dalle guardie boschive comunali, dagli agenti della polizia locale. Tali funzioni possono essere attribuite alle **guardie ecologiche volontarie**, di cui alla legge regionale 28 febbraio 2005, n. 9 (Nuova disciplina del servizio volontario di vigilanza ecologica), **che abbiano frequentato corsi di formazione** sugli aspetti selvicolturali e normativi in materia forestale. [...]

10. Chi transita senza l'autorizzazione di cui all'articolo 59, commi 3 e 4, è punito con una sanzione amministrativa pecuniaria da 105,57 euro a 316,71 euro; tale sanzione è ridotta a un terzo se l'inosservanza è accertata a carico di persone che transitano in difformità dall'autorizzazione ad essi rilasciata. [...]

12. Le sanzioni di cui ai commi da 2 a 11 sono irrogate, secondo le rispettive competenze, dalla Regione, dalla provincia di Sondrio, dalle comunità montane, dalle unioni dei comuni, dai comuni e dagli enti gestori dei parchi e delle riserve regionali nelle forme e nei modi stabiliti dalla legge regionale 5 dicembre 1983, n. 90 (Norme di attuazione della legge 24 novembre 1981, n. 689, concernente modifiche al sistema penale) e introitate dagli enti medesimi.

13. Gli enti di cui al comma 12, in caso di distruzioni o danneggiamenti, intimano al trasgressore il ripristino dello stato dei luoghi e delle cose danneggiate; in caso di inottemperanza, i lavori di remissione sono eseguiti dagli stessi enti con oneri a carico del trasgressore.

14. La misura delle sanzioni amministrative è aggiornata ogni tre anni in misura pari all'intera variazione dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (media nazionale) verificatasi nei tre anni precedenti. A tal fine la Giunta regionale fissa, con proprio provvedimento, entro il 15 dicembre di ogni triennio, i nuovi limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie che si applicano dal 1° gennaio successivo.”

Si veda l'art. 37 del Regolamento Regionale 20 luglio 2007, n. 5 Norme forestali regionali, in attuazione dell'articolo 50, comma 4, della legge regionale 5 dicembre 2008, n. 31 (testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale) relativo alle manifestazioni ed aree attrezzate nei boschi e nei terreni soggetti a vincolo idrogeologico.

Deliberazione Giunta Regionale 8 aprile 2009, n. 8/9275, Determinazioni relative alle misure di conservazione per la tutela delle ZPS lombarde in attuazione della Direttiva 92/43/CEE e del D.P.R. 357/97 ed ai sensi degli articoli 3, 4, 5, 6 del D.M. 17 ottobre 2007, n. 184 – Modificazioni alla D.G.R. n. 7884/2008 prevede espliciti divieti all'uso delle motoslitte. In particolare **per gli ambienti aperti alpini è sancito il divieto di “utilizzo di motoslitte e battipista al di fuori delle strade, fatti salvi l'utilizzo per ragioni di servizio nelle aree sciabili e in rapporto all'attività dei rifugi, limitatamente al trasporto dei clienti e all'approvvigionamento delle derrate alimentari e dei materiali d'uso corrente”.**

Il 21 settembre **2011 è stata presentata la proposta di legge regionale n.118 Disciplina in materia di utilizzo delle motoslitte e dei mezzi meccanici assimilati, modifiche alla legge regionale 5 dicembre 2008, n.31 Testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale che introduce l'articolo 59 bis relativo all'utilizzo delle motoslitte e dei mezzi meccanici assimilati:**

“1. L'utilizzo delle motoslitte e dei mezzi meccanici assimilati è consentito sulle strade pubbliche e agro-silvo-pastorali innevate e sui territori agro-silvo-pastorali innevati, lungo i percorsi individuati dalla conferenza di servizi ex legge 241/90 di cui al comma 2, ai soggetti autorizzati in base al regolamento di cui al presente articolo. L'utilizzo delle motoslitte è sempre consentito al personale addetto al soccorso e alle forze dell'ordine, anche fuori dai percorsi approvati, e al personale addetto agli impianti e ai percorsi destinati all'esercizio di sport invernali.

2. I percorsi e le aree di sosta sono individuati a seguito di conferenza di servizi, con la partecipazione necessaria degli enti locali interessati; se il percorso insiste su un'area ricompresa in un parco, del relativo ente gestore, e, se insiste su un'area di proprietà privata, dei soggetti proprietari al solo fine di acquisire i necessari atti di assenso. La conferenza è convocata dalla Regione di propria iniziativa o a seguito della presentazione di una proposta di tracciato da parte di uno o più degli enti interessati o di almeno cinquanta firmatari. La conferenza è convocata entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta e si conclude entro i trenta giorni successivi. La regione, le province ed i comuni partecipano alla conferenza con diritto di voto, gli altri enti esprimono parere obbligatorio. La conferenza individua e approva i percorsi garantendone la continuità. Le disposizioni previste dal presente articolo si applicano anche in caso di modifica o di nuova individuazione dei percorsi.

3. La conferenza di cui al comma 2 approva il regolamento per l'utilizzo di ogni singolo percorso secondo i criteri e le modalità indicati nel presente articolo ed individua la forma

di gestione del percorso, nonché, in caso di affidamento della gestione a terzi, lo schema di convenzione. Il regolamento disciplina l'utilizzo delle motoslitte e dei mezzi meccanici assimilati tenendo conto delle esigenze di sicurezza e della presenza di attività turistiche e sportive, degli impianti di risalita e delle piste da sci.

4. La conferenza di cui al comma 2 in via ordinaria affida la gestione dei percorsi individuati ad associazioni od altri soggetti giuridici che non perseguono scopi di lucro, preferibilmente locali e con esperienza, per un periodo di almeno tre anni. Con il soggetto affidatario è stipulata un'apposita convenzione con la quale sono disciplinati: a) i criteri e le modalità di gestione dei percorsi; b) le modalità di rilascio delle autorizzazioni; c) il numero delle motoslitte e dei mezzi meccanici assimilati autorizzati e autorizzabili; d) i criteri di determinazione di eventuali contributi, se previsti dal regolamento, in capo ai soggetti autorizzati al fine di concorrere agli oneri derivanti dalla gestione dei percorsi.

5. L'autorizzazione all'utilizzo delle motoslitte e dei mezzi meccanici assimilati lungo i percorsi di cui al comma 2 è rilasciata, per ogni singolo percorso individuato dalla conferenza, dal gestore o, qualora esso non sia stato individuato, dal comune interessato dal percorso a cui è stata presentata la domanda e può essere concessa a soggetti: a) maggiorenni; b) muniti di patente di guida almeno di tipo B in corso di validità; c) titolari di idonea polizza assicurativa di responsabilità civile verso terzi.

6. Il titolare dell'autorizzazione deve portare con sé l'autorizzazione ed esibirla in caso di controllo.

7. Il titolare dell'autorizzazione e i soggetti trasportati devono indossare idoneo casco protettivo ed essere dotati di un sistema di sicurezza per la ricerca delle vittime da valanga conformi ai modelli omologati per legge.

8. Le motoslitte e i mezzi meccanici assimilati devono essere dotati: a) di una targa di riconoscimento visibile riportante almeno le ultime sei cifre del numero di telaio; b) di un dispositivo antirumore.

9. Il gestore o, qualora esso non sia stato individuato, il comune interessato dal percorso a cui è stata presentata la domanda dovrà rilasciare il permesso ai proprietari di fondi o malghe, ai proprietari e gestori di rifugi o di altre attività economiche necessari per il raggiungimento dei fondi, delle malghe, dei rifugi e delle attività stesse. Per la parte del tracciato non ricompresa nei percorsi innevati approvati dalla conferenza di servizi il permesso viene rilasciato dal comune in cui si trova il fondo, la malga, il rifugio o l'attività economica, acquisiti eventuali nulla osta dagli altri comuni o dai privati le cui aree sono interessate dal tracciato."

La proposta di legge regionale n.118/2011 prevede poi l'inserimento del comma 10 bis dell'articolo 61 della legge regionale 5 dicembre 2008, n. 31:

"Chiunque utilizza le motoslitte o i mezzi meccanici assimilati senza l'autorizzazione o in violazione delle prescrizioni di cui all'articolo 59 bis è punito con una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100 ad euro 300."

Le Sezioni e Sottosezioni CAI della Provincia di Bergamo esprimono però la loro profonda preoccupazione in merito a questa proposta di legge regionale che nel suo impianto si propone di regolamentare l'uso delle motoslitte, non ancora disciplinate in Lombardia.

Infatti appare evidente la volontà di permettere a questi mezzi motorizzati di muoversi liberamente in tutto il territorio montano, senza tener conto della fragilità dell'ambiente alpino e della fauna selvatica che in inverno vive uno dei momenti più cruciali per la sua sopravvivenza. Inoltre non si tiene in alcun conto l'incolumità, la sicurezza e il rispetto di tutti gli sci alpinisti, sci fondisti e tutti gli escursionisti con o senza ciaspole, che frequentano la montagna nel periodo invernale. In particolare, entrando nello specifico, **propongono alcune modifiche** alla proposta di legge:

a) la Conferenza di Servizi, pur convocata dalla Regione, deve tenere conto che tra tutti i soggetti interessati ci sono gli enti locali quali le Province, le Comunità Montane, i Comuni, i Parchi, il Centro Nivometeorologico dell'ARPA, e tutti i portatori di interesse, in particolare

coloro che si occupano di tutela del territorio come le Associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero (Art. 13 della Legge n. 349 del 8 Luglio 1986);

b) **ogni Provincia deve individuare i percorsi e localizzandoli in prossimità di territori già antropizzati**, per esempio vicino a comprensori sciistici già esistenti, da autorizzare per il transito delle motoslitte, **sentito il parere delle Comunità Montane e dei diversi Comuni interessati**, e con particolare considerazione dell'eventuale Parco regionale/locale presente in quel territorio e del suo parere vincolante, evitando soprattutto di definire percorsi per le motoslitte in realtà già utilizzati da sci alpinisti, sci fondisti e escursionisti con le ciaspole;

c) **l'autorizzazione alla circolazione delle motoslitte deve essere rilasciata** non da soggetti privati ma **solo da un soggetto pubblico**, nello specifico i Comuni, presso il quale deve esser mantenuto anche un registro degli utenti/mezzi autorizzati.

d) insieme alla dotazione personale obbligatoria di un apparecchio di ricerca travolti da valanga (ARTVA), che come strumento in sé non serve per evitare le valanghe, **ogni titolare di autorizzazione deve dimostrare di sapere utilizzare un ARTVA e di conoscere le principali problematiche delle valanghe e i rischi della montagna** innevata documentato con un Attestato di frequentazione di un Corso ufficiale fatto da Esperti di settore come Istruttori CAI e/o Guide Alpine;

e) Considerato che a seguito di norme e regole è **necessaria un'adeguata e severa attività e Autorità di controllo**, per ogni autorizzazione rilasciata per l'uso delle motoslitte e mezzi meccanici assimilati, ogni violazione **deve essere sanzionata con una cifra più dissuadente almeno da 400 a 2.500 euro** (cfr. Legge Regionale Piemonte n. 2 del 26 gennaio 2009, art. 28 "mezzi meccanici"). In tutti i casi di violazione delle norme deve esser eseguito il sequestro del mezzo;

f) mettere a disposizione dei Comuni Forze dell'Ordine quali la Guardia di Finanza, l'Arma dei Carabinieri e le Guardie Forestali, in modo che possano collaborare con la Polizia locale per potenziare i controlli sul territorio montano, condizione imprescindibile per assicurare il rispetto delle norme e la sicurezza delle persone;

g) **richiedere adeguate opere di mitigazione e compensazione ambientale**, oltre a garanzie opportune per la realizzazione di percorsi dedicati alle motoslitte;

h) precisare quali elaborati tecnici sono necessari per la Conferenza dei Servizi: cartografia, studio nivologico, valutazione impatto ambientale, risorse finanziarie, regolamento di gestione e convenzione;

i) **prevedere un Servizio di Reperibilità Ambientale a disposizione dei cittadini che intendono segnalare particolari emergenze** ambientali, forestali e faunistiche, al fine di garantire l'intervento delle Forze dell'Ordine preposte al controllo, con attività svolta in via continuativa, 24 ore su 24, lungo tutto l'arco dell'anno, con il servizio da attivare tramite numero telefonico dedicato.

Alla luce di quanto sopra le Sezioni e Sottosezioni CAI della Provincia di Bergamo ritengono necessario, e pertanto si rendono disponibili a **costituire un ampio tavolo tecnico di lavoro con tutti gli Enti e le Associazioni interessate, per individuare una regolamentazione sostenibile e condivisa per l'uso delle motoslitte.**

Legge regionale n. 26/2014 Norme per la promozione e lo sviluppo delle attività motorie e sportive, dell'impiantistica sportiva e per l'esercizio delle professioni sportive inerenti alla montagna

Art. 14 Regole di comportamento

"1. Ai fini della presente legge, si considera utente dell'area sciabile attrezzata chiunque vi si trovi per qualsiasi motivo. I riferimenti contenuti nel presente articolo ai gestori delle piste o degli impianti di risalita si intendono estesi anche ai loro incaricati.

2. Gli utenti delle aree sciabili attrezzate devono comportarsi con diligenza e prudenza in modo da non mettere in pericolo gli altri o arrecare danni a persone o cose. In particolare, essi sono tenuti a osservare le regole di comportamento di cui alla legge 363/2003, dall'articolo 8 all'articolo 17, e all'allegato 2 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20

dicembre 2005 (Segnaletica che deve essere apposta nelle aree sciabili attrezzate), nonché le seguenti ulteriori prescrizioni:

- a) rispettare la segnaletica e le regole di utilizzo degli impianti di risalita;
- b) attenersi alle istruzioni impartite dai gestori delle piste o degli impianti;
- c) fare uso esclusivamente degli attrezzi tipici della pratica dello sport sulla neve a cui la pista è destinata;
- d) rispettare quanto specificato con regolamento dalla Giunta regionale;
- e) non abbandonare rifiuti o danneggiare l'ambiente.

3. Gli utenti delle superfici innevate diverse dalle aree sciabili attrezzate che praticano sport sulla neve devono rispettare le regole di comportamento di cui al comma 2, in quanto applicabili. Gli sciatori fuori pista, gli escursionisti d'alta quota e gli sci-alpinisti devono inoltre munirsi di appositi attrezzi e sistemi elettronici per consentire un più facile tracciamento e il conseguente intervento di soccorso.

4. La risalita della pista a piedi, con gli sci ai piedi o con le racchette da neve è di norma vietata. Essa è ammessa previa autorizzazione del gestore dell'area sciabile attrezzata o, in mancanza di tale autorizzazione, in caso di urgente necessità e deve comunque avvenire ai bordi della pista, avendo cura di evitare rischi per la sicurezza degli sciatori e rispettando le regole di comportamento di cui al presente articolo, al relativo regolamento, nonché quelle adottate dal gestore dell'area sciabile attrezzata.

5. Il gestore della pista, il gestore dell'impianto di risalita o le persone competenti per la vigilanza e per l'accertamento delle violazioni possono percorrere la pista con qualunque mezzo nei soli casi e limiti in cui sia necessario per l'esercizio dei loro compiti. Tali soggetti non possono tuttavia usare mezzi meccanici se non in caso di chiusura al pubblico della pista o nei casi e limiti in cui sia necessario e urgente per l'esercizio dei loro compiti, comunque facendo uso di segnaletica luminosa e acustica."

Piemonte

La Regione Piemonte presenta la disciplina più dettagliata ed esaustiva in tema di circolazione delle motoslitte, sia all'interno delle piste (generalmente vietata, salve le eccezioni delle esigenze di soccorso, manutenzione e mantenimento dell'ordine pubblico) sia all'esterno (solo lungo i percorsi predisposti e previa autorizzazione).

Legge regionale n. 2/2009 Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo in attuazione della normativa nazionale vigente ed interventi a sostegno della garanzia delle condizioni di sicurezza sulle aree sciabili, dell'impiantistica di risalita e dell'offerta turistica (come modificata dalla legge regionale n. 26/2015).

Art. 28 Mezzi meccanici

"1. Fatte salve le previsioni del presente articolo, è vietato per l'intera giornata l'uso di mezzi meccanici lungo le aree sciabili di cui all'articolo 4, comma 2 lettere a) (pista di discesa), b) (pista di fondo), c) (piste per altri sport sulla neve, quali la slitta, lo slittino e lo snowtubing), d) (snowpark), e) (percorsi di trasferimento) e g) (piste per il salto con gli sci) nonché sulle rimanenti aree del territorio regionale.

2. I mezzi meccanici adibiti alla preparazione ed alla battitura delle piste possono accedervi al di fuori dell'orario di apertura al pubblico ovvero, nell'ambito di tale orario, solo se la pista è chiusa durante tutto lo svolgimento di tali operazioni.

3. I mezzi meccanici adibiti al servizio ed alla manutenzione degli impianti e delle piste possono accedervi solo fuori dall'orario di apertura al pubblico delle stesse, salvo i casi di necessità ed urgenza e, comunque, in questo caso previa autorizzazione del direttore delle piste e con l'ausilio degli appositi congegni di segnaletica luminosa ed acustica.

4. Nei casi previsti dal comma 3, gli sciatori sono tenuti a dare la precedenza ai mezzi meccanici di servizio, consentendo la loro agevole e rapida circolazione.

5. **Il gestore delle piste, su espressa richiesta da parte di terzi interessati e fuori dall'orario di apertura delle piste, sentito il Comune interessato, può consentire accessi per raggiungere pubblici esercizi, o abitazioni private non altrimenti raggiungibili, nonché per ragioni di servizio o altra urgente necessità.**

6. **Nel caso specifico l'uso di motoslitte, quadricicli e mezzi assimilati durante il periodo invernale è consentito solo al di fuori delle aree sciabili, lungo i percorsi autorizzati dai comuni e nelle aree o piste ad esse dagli stessi destinate.**

7. **L'uso di motoslitte e di mezzi assimilati, con le cautele di cui al comma 3, è comunque sempre consentito, anche al di fuori dei percorsi di cui all'articolo 4:**

- a) agli addetti al soccorso, antincendio, vigilanza;
- b) al personale addetto alla fornitura di servizi primari;
- c) agli agenti di polizia municipale, polizia di Stato, Arma dei Carabinieri, Guardia di finanza e Corpo forestale dello Stato, nonché agli addetti del comune per motivi di servizio;
- d) al personale addetto agli impianti di risalita.

8. **L'autorizzazione all'uso di motoslitte e relativi accessori o mezzi assimilabili su percorsi comunali stabiliti è rilasciata dal comune a residenti, proprietari, gestori o conduttori di strutture o immobili non accessibili da strade aperte al pubblico, o gestori di attività di trasporto a servizio delle strutture o immobili medesimi, temporaneamente, per altri motivati scopi professionali. Nel caso in cui simili percorsi interferiscano con le piste da sci, l'autorizzazione è rilasciata dal comune, previa concertazione con il gestore delle piste secondo quanto previsto dal provvedimento di cui al comma 9. L'accesso pubblico alle aree o piste di cui al comma 6 è autorizzato dal comune previa verifica dei requisiti regolamentari e cartellonistici in materia previsti dalla Giunta regionale.**

9. **La Giunta regionale, entro sessanta giorni dall'approvazione della legge, disciplina con successivo provvedimento deliberativo l'utilizzo di motoslitte o mezzi assimilabili, sentita la commissione consiliare competente."**

Art 35 Sanzioni

"Fatta salva l'applicabilità delle sanzioni penali ove il fatto costituisca reato, per le violazioni dei divieti e per l'inosservanza degli obblighi di cui alla presente legge si applicano le seguenti sanzioni amministrative pecuniarie: [...]

f bis) euro 10.000,00 a carico degli organizzatori di eventi o manifestazioni che prevedono l'utilizzo di motoslitte al di fuori delle aree o piste di accesso pubblico non preventivamente individuate e autorizzate ai sensi dell'articolo 28, comma 8, secondo periodo, incrementata di euro 1.000,00 per le manifestazioni fino a cinquanta partecipanti, di euro 1.500,00 per le manifestazioni da cinquantuno a cento partecipanti, di euro 2.000,00 per le manifestazioni da centouno a duecento partecipanti, di euro 3.000,00 per le manifestazioni con più di duecento partecipanti. La stessa sanzione si applica agli organizzatori in caso di mancato rispetto delle prescrizioni impartite ai fini dello svolgimento delle manifestazioni e in caso di mancato ripristino ambientale dello stato dei luoghi. [...]

2. In attuazione dell'articolo 18, comma 2 della l. 363/2003, in caso di violazione delle disposizioni poste a tutela della sicurezza degli sciatori, fatta salva l'applicabilità delle sanzioni penali ove il fatto costituisca reato, si applicano le seguenti sanzioni amministrative pecuniarie: [...]

f) da 400,00 euro a 2.500,00 euro per l'utilizzo di motoslitte, quadricicli e mezzi assimilati, in assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 28, comma 8, primo periodo; [...]

8. In caso di violazione delle prescrizioni in materia di utilizzo e conduzione di motoslitte, quadricicli e mezzi assimilati, che comportino le sanzioni pecuniarie di cui al comma 2, lettere d), e) e f) è sempre disposto il sequestro amministrativo del mezzo. [...]"

Decreto Giunta Regione Piemonte 22-268 del 27 settembre 2010 Atto di indirizzo per l'utilizzo e la conduzione di motoslitte, quadricicli e mezzi assimilati per il trasporto di persone e cose su aree innevate all'interno del territorio regionale (in attuazione dell'art. 28, comma 9, della l.r. 26 gennaio 2009 n.2) che detta specifiche disposizioni in merito all'utilizzo di tali mezzi, alle prescrizioni cui sono soggetti, alla validità e al rilascio

dell'autorizzazione, condizione indefettibile per il loro utilizzo e, infine, disposizioni per l'accesso alle aree al di fuori delle aree sciabili e il richiamo alle sanzioni amministrative di cui all'art. 35 della l.r. n. 2/2009.

Toscana

Nella Regione Toscana è previsto un generale divieto di circolazione dei veicoli a motore e delle motoslitte, salve le deroghe previste per le Forze armate, per il soccorso, per la vigilanza, per il trasporto di invalidi e infine per esigenze abitative o lavorative.

Si vedano al riguardo gli articoli 2, 3 e 4 della legge regionale 27 giugno 1994, n. 48 Norme in materia di circolazione fuori strada dei veicoli a motore

Trentino Alto Adige

Nella Regione Trentino Alto Adige abbiamo due distinte normative a livello di Province autonome.

Provincia autonoma di Trento

Regolamento per l'esecuzione della legge provinciale Trento 21 aprile 1987, n. 7 Disciplina delle linee funiviarie in servizio pubblico e delle piste da sci

Art. 30ter Comportamento dello sciatore

"1. Per "sciatore" si intende chiunque percorre le piste da sci equipaggiato di sci, snowboard, snowbike o attrezzi similari.

L'accesso alle piste è consentito solo agli sciatori ed è pertanto vietato l'ingresso ai pedoni e agli animali nonché l'uso di mezzi quali slitte, motoslitte, bob, gommoni e similari.

2. Nell'utilizzare le piste da sci ogni sciatore, oltre ad attenersi alle prescrizioni imposte dalla segnaletica, deve rispettare le seguenti regole: [...]"

Legge provincia Trento 23 maggio 2007 n. 11 Governo del territorio forestale e montano, dei corsi d'acqua e delle aree protette.

Art. 100 Disciplina della viabilità forestale

"1. Allo scopo di evitare la denudazione, la perdita di stabilità dei terreni o il turbamento del regime delle acque e ai fini della conservazione e della difesa del patrimonio boschivo dagli incendi, il comune amministrativo competente per territorio provvede, secondo la procedura prevista da questo articolo e tenuto conto di quanto stabilito dal regolamento ai sensi dell'articolo 62, comma 2, a individuare e classificare le strade forestali adibite all'esclusivo servizio dei boschi e le piste di esbosco nonché le strade forestali non adibite all'esclusivo servizio del bosco. Il comune provvede alla conseguente compilazione e aggiornamento di due distinti elenchi riguardanti le predette infrastrutture.

2. Su tutte le strade forestali e le piste d'esbosco è vietata la circolazione con veicoli a motore, a eccezione di quelli adibiti alla sorveglianza e alla gestione dei patrimoni silvo-pastorali e dei rifugi alpini, di quelli impiegati per lo svolgimento di pubblici servizi o funzioni, nonché di quelli autorizzati di volta in volta dal proprietario in casi straordinari di necessità e urgenza. Sulle strade forestali di arroccamento a vasti complessi montani, individuate secondo i criteri stabiliti dal regolamento, è comunque consentita la circolazione con veicoli a motore per gli esperti accompagnatori nelle attività di accompagnamento previste dall'articolo 39, comma 13, della legge provinciale 9 dicembre 1991, n. 24 (legge provinciale sulla caccia), nonché per le persone portatrici di minorazioni individuate secondo i criteri stabiliti dalla Giunta provinciale.

3. Sulle strade forestali non adibite all'esclusivo servizio del bosco, inoltre, è consentito il transito dei veicoli a motore muniti di autorizzazione rilasciata, per particolari e motivate necessità, dal proprietario della strada. L'autorizzazione non è richiesta per i veicoli a

motore di proprietà degli aventi diritto di uso civico, nell'ambito del territorio gravato da tale diritto, o di proprietari di beni immobili serviti dalla strada forestale. L'autorizzazione non è richiesta, inoltre, per i veicoli a motore che trasportano persone portatrici di minorazione, ai sensi dell'articolo 14 della legge provinciale 7 gennaio 1991, n. 1 (Eliminazione delle barriere architettoniche in provincia di Trento). **Non può essere autorizzato** ai sensi del primo periodo **il transito delle motoslitte**. [si tratta di una modifica normativa introdotta nel 2010 per iniziativa del vicepresidente della Provincia che, in collaborazione con il Comando del Corpo forestale ha approfondito le problematiche connesse al tema del traffico motorizzato estivo ed invernale sul territorio forestale e montano, al fine di elaborare un piano degli interventi per la prevenzione e la repressione del fenomeno. Per quanto riguarda il periodo invernale, è stato constatato che in alcune aree del territorio della provincia di Trento si assiste frequentemente a fenomeni di uso intensivo di motoslitte, in contesti nei quali l'attività di vigilanza si presenta oggettivamente difficoltosa. Risulta peraltro altrettanto difficile assicurare un'attività di controllo di questi mezzi, essendo essi privi di elementi identificativi obbligatori, come targa o contrassegno. Inoltre sono state aumentate le sanzioni amministrative.]

4. Con regolamento, da emanare sentita anche l'associazione provinciale delle amministrazioni separate dei beni di uso civico, sono definiti i criteri e la procedura per la classificazione delle strade forestali e delle piste d'esbosco, per la regolamentazione del transito e per il rilascio delle autorizzazioni da parte dei proprietari nonché per l'identificazione degli autoveicoli degli aventi diritto di uso civico e dei proprietari dei beni immobili serviti dalla strada. Nella determinazione dei criteri per la classificazione delle strade non adibite al servizio esclusivo del bosco e nella definizione delle procedure funzionali a tale classificazione il regolamento tiene conto dei casi in cui le strade interessano aree montane con caratteristiche di fruibilità da parte delle persone portatrici di minorazione e stabilisce i criteri per individuare le strade forestali con caratteristiche idonee per realizzare passaggi per l'accesso di carrozzine e di persone con difficoltà di movimento.

5. Il regolamento in particolare:

a) individua i soggetti competenti a chiedere la nuova classificazione o la modifica di quelle esistenti, comprendendo comunque tra questi i comuni amministrativi interessati, la struttura provinciale competente in materia di foreste nonché i proprietari della strada; inoltre dispone la pubblicazione delle richieste all'albo comunale per quindici giorni;

b) prevede l'acquisizione, sulle proposte previste dalla lettera a), del parere dei soggetti proprietari dei boschi, nonché della struttura provinciale competente in materia di foreste; il regolamento può prevedere che il parere sia reso in forma coordinata nell'ambito di una conferenza di servizi, secondo la disciplina stabilita dal medesimo regolamento;

c) assicura il coordinamento tra diversi comuni amministrativi se le strade oggetto di classificazione ricadono a cavallo di due o più comuni, prevedendo la convocazione di una conferenza di servizi che consenta l'adozione della classificazione o della variazione di classificazione esclusivamente in caso di unanimità; se in conferenza non è raggiunta l'unanimità, gli atti sono trasmessi alla Giunta provinciale, che provvede in via definitiva;

d) disciplina le modalità di ricorso alla Giunta provinciale nei confronti delle classificazioni operate dai comuni.

6. Il divieto di circolazione è reso noto al pubblico mediante apposizione, a cura del comune amministrativo o del proprietario, di un apposito segnale riportante gli estremi di questa legge. Sulle strade forestali non adibite all'esclusivo servizio del bosco il segnale è integrato da uno speciale pannello con la scritta "salvo autorizzazione". Il segnale di divieto può essere integrato da un'idonea barriera di chiusura.

7. Fermo restando quanto stabilito da questo articolo **con riguardo alle strade e alle altre infrastrutture forestali, su tutte le aree forestali soggette a vincolo idrogeologico, comprese le mulattiere, i sentieri, le piste da sci, i tracciati di impianti di risalita e simili, è vietata la circolazione di qualsiasi veicolo a motore, a eccezione di quelli adibiti alla sorveglianza e alla gestione dei patrimoni silvo-pastorali e dei rifugi alpini, nonché di quelli impiegati per lo svolgimento di pubblici servizi o funzioni o comunque per la necessaria manutenzione.**

8. Nelle aree a pascolo e improduttive soggette a vincolo idrogeologico e negli alvei dei corsi d'acqua è vietata la circolazione dei veicoli a motore al di fuori delle strade di qualsiasi categoria e tipo, salvo le deroghe di cui ai commi 2 e 7."

Provincia autonoma di Bolzano

Legge provincia Bolzano 8 maggio 1990, n. 10 Norme sulla circolazione con veicoli a motore in territorio sottoposto a vincolo idrogeologico.

Art. 2 Circolazione e parcheggio sui terreni protetti

"1. **La circolazione e la sosta con qualsiasi tipo di veicolo a motore su terreni sottoposti ai vincoli di cui all'articolo 1 (nei territori sottoposti a vincolo idrogeologico o a vincolo di tutela paesaggistico-ambientale con esclusione delle strade statali, provinciali e comunali classificate tali ai sensi della normativa sulla classificazione delle strade) sono vietate.** A tale divieto sono anche soggetti i sentieri, le mulattiere ed i tracciati che, in considerazione delle loro caratteristiche di ampiezza, pendenza o fondo stradale non risultino adatti al transito di autovetture a due ruote motrici e non siano sottoposti ad ordinaria e sistematica manutenzione.

2. In presenza di sufficiente innevamento non è soggetto al divieto di cui al comma 1 l'utilizzo di mezzi meccanici adibiti alla preparazione e manutenzione delle aree sciabili attrezzate, delle piste da fondo e slittino nonché dei tracciati escursionistici invernali purché gestiti con il consenso dei proprietari fondiari e concordati con l'ispettorato forestale territorialmente competente. Per i mezzi adibiti esclusivamente a tale attività si prescinde dal rilascio del contrassegno identificativo.

3. Per i mezzi di cui al comma 2, utilizzabili anche per altri scopi, nonché **per tutti gli altri veicoli a motore adatti alla circolazione sulla neve, l'autorità forestale rilascia apposito contrassegno identificativo del mezzo. In questi casi il mezzo deve essere coperto anche da polizza assicurativa per la responsabilità civile.**

4. È obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo, avuto riguardo alle particolari caratteristiche e condizioni delle strade e dei terreni al fine di evitare inutili danni, disturbi, inquinamenti e rumori, nonché per salvaguardare la sicurezza delle persone e degli animali. In caso di violazione di tali obblighi l'agente accertatore è tenuto a fornire adeguata motivazione comprovante la trasgressione.

5. Lungo le strade con circolazione libera è consentito il parcheggio entro una fascia di dieci metri, purché detta fascia sia costituita da terreno non coltivato. Sono considerati terreni coltivati tutti i terreni ad utilizzazione agricola, i terreni soggetti a periodica lavorazione ed i boschi in fase di rinnovazione.

6. Resta salvo ed impregiudicato il consenso del proprietario per la circolazione ed il parcheggio consentiti ai sensi del presente articolo."

Legge provincia Bolzano, n. 14/2010 Ordinamento delle aree sciabili attrezzate.

Art. 21 Transito di mezzi meccanici

"1. I mezzi meccanici possono accedere alle aree sciabili solo fuori dell'orario di apertura delle piste o previa chiusura, salvo i casi di necessità ed urgenza. L'eventuale produzione di neve tecnica durante l'orario di apertura della pista deve essere opportunamente segnalata.

2. I mezzi meccanici devono essere in ogni caso muniti di dispositivi di segnalazione luminosa ed acustica in funzione, devono procedere a bordo pista e ad una velocità tale da non mettere in pericolo l'incolumità altrui."

La norma trae ispirazione dalla legge nazionale n. 363/2003. La normativa provinciale prevede poi delle sanzioni amministrative consistenti nel pagamento di una somma di denaro che varia dai 100 euro ai 500 euro nel caso di transito dei mezzi meccanici all'interno degli orari di svolgimento dell'attività sciistica da parte degli utenti. Le violazioni sono accertate dal personale incaricato della Ripartizione provinciale del Turismo coadiuvato da personale esterno comunque afferente alla pubblica sicurezza.

Valle d'Aosta

L'ordinamento regionale della Valle d'Aosta **prende in considerazione le motoslitte sia come mezzo meccanico adibito al servizio delle piste e degli impianti sciistici oltreché al soccorso, sia come mezzo ricreativo** (rimettendone però l'attuazione alla normativa urbanistica comunale).

Legge regionale 17 marzo 1992, n. 9 Norme in materia di esercizio ad uso pubblico di piste di sci.

Art. 11 Comportamento dello sciatore e accessi di servizio

"[...] 2. E' vietato percorrere le piste di sci con mezzi diversi dagli sci, dal monosci e dalla tavola da neve, fatta eccezione per i mezzi meccanici adibiti al servizio delle piste e degli impianti. [...]"

3. Accessi di servizio devono essere effettuati con idonei mezzi, previo accordo con il gestore delle piste."

Art. 12 Vigilanza e sanzioni

"1. La vigilanza sull'osservanza delle norme di cui alla presente legge e l'irrogazione delle relative sanzioni è affidata alle forze di polizia, ai Comuni, che la esercitano tramite gli operatori di polizia municipale, al Corpo forestale valdostano e alla struttura regionale competente in materia di piste di sci, nell'ambito delle rispettive attribuzioni. [...]"

3. La violazione delle disposizioni di cui all'articolo 11 è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro da euro 50 a euro 300.

4. Per l'applicazione delle sanzioni di cui al presente articolo si osservano le norme di cui al Capo I della legge 24 luglio 1989, n. 689 (Modifiche al sistema penale)."

Legge regionale n. 27/2004 Disposizioni in materia di sicurezza sulle aree destinate alla pratica degli sport invernali. Modificazioni alla legge regionale 17 marzo 1992, n. 9 (Norme in materia di esercizio ad uso pubblico di piste di sci), da ultimo modificata dalla legge regionale 15 dicembre 2000, n. 34.

Art. 6 Mezzi meccanici

"1. Salvo quanto previsto ai commi 2 e 3, è inibito ai mezzi meccanici l'utilizzo delle piste di sci.

2. I mezzi meccanici adibiti al servizio e alla manutenzione delle piste e degli impianti possono accedervi solo fuori dell'orario di apertura, salvo i casi di necessità e urgenza e, comunque, con l'utilizzo di appositi congegni di segnaletica luminosa ed acustica.

3. Fuori dell'orario di apertura è inoltre consentito, previa autorizzazione del gestore della pista, l'uso di mezzi meccanici per raggiungere pubblici esercizi o abitazioni private non altrimenti raggiungibili."

Art. 10 Vigilanza e sanzioni

"1. La violazione delle disposizioni di cui agli articoli 5, 6 e 7, comma 2, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro da euro 20 a euro 250. Per la violazione delle disposizioni di cui all'articolo 8 si applicano le sanzioni previste dalla l. 363/2003.

2. Per l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 1, si osservano le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), da ultimo modificata dal decreto legislativo 30 dicembre 1999, n. 507 (Depenalizzazione dei reati minori e riforma del sistema sanzionatorio, ai sensi dell'articolo 1 della legge 25 giugno 1999, n. 205).

3. La vigilanza sull'osservanza della presente legge e l'irrogazione delle relative sanzioni sono affidate, oltre che alle forze di polizia, ai Comuni, che vi provvedono tramite i corpi di polizia locale, e al Corpo forestale della Valle d'Aosta."

La legge regionale 15 gennaio 1997, n. 2 Disciplina del servizio di soccorso sulle piste di sci della Regione ha poi come finalità, allo scopo di garantire un servizio di soccorso qualificato di pronto intervento e di assicurare un'adeguata organizzazione operativa sulle piste da sci,

quella di disciplinare l'attività del direttore delle piste e dell'addetto al servizio di soccorso (denominato *pisteur-secouriste*).

Per quanto concerne invece la circolazione fuori strada (nelle strade non aperte al pubblico) è disciplinata dalla legge regionale n. 17/1985 che disciplina i casi in cui è consentita la percorribilità di tali aree con veicoli a motore in generale.

All'art. 2 **premessò il generale divieto di circolare e parcheggiare, salvo specifiche eccezioni, nelle strade non aperte al pubblico** (“*all'infuori delle strade statali, regionali e comunali carrozzabili, classificate come tali ai sensi di legge, come pure delle strade di accesso a luoghi pubblici o a strutture sportive*”) si legge poi nel comma 7: **“La Giunta regionale, su proposta dell'assessore regionale competente in materia di agricoltura e previa illustrazione alla Commissione consiliare competente, può creare zone ben delimitate per la pratica di attività motoristiche”**.

Inoltre le norme di attuazione del Piano territoriale paesistico (PTP) hanno previsto **che gli strumenti urbanistici comunali possano individuare apposite piste permanenti dedicate alla circolazione con le motoslitte sul territorio regionale per attività ludiche o ricreative.**

Art. 29 Attrezzature e servizi per il turismo

“[...] 13. Per le altre attività ricreative e sportive in ambiente naturale, fatte salve diverse, motivate indicazioni espresse dai programmi di sviluppo turistico, sono da osservare i seguenti indirizzi: [...]”

c) *la pratica del motocross e l'impiego della motoslitte sono vietati; eccezioni a tale regola potranno essere contemplate dal PRGC (Piano Regolatore Generale Comunale) solo in apposite piste permanenti, il cui studio di impatto ambientale sia esteso a tutto l'ambito potenzialmente influenzato dai livelli di attività previsti; la pratica dell'eliski rimane disciplinata dalla legge 4 marzo 1988, n. 15; [...]*”.

Il **Piano territoriale paesistico rientra però tra le norme di indirizzo non immediatamente cogenti**, ma, una volta recepita la disposizione, prevale, per principio di specialità, sulla normativa regionale dettata dalla legge regionale n. 17/1985. **Attualmente la normativa urbanistica è ancora in fase di attuazione da parte dell'amministrazione comunale, quindi siamo in un momento di transizione per l'adeguamento dei piani regolatori al PTP.**

Per quanto riguarda la viabilità rurale, le strade interpoderali sono state ricondotte dal Servizio legislativo delle Regione alla categoria delle strade vicinali ex art. 2 Codice della strada (“*Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.*”) e dunque **ad esse si deve applicare la disciplina codicistica, pur non essendo aperte al pubblico**. Tali strade costituiscono infatti “*aree ad uso pubblico*” ai sensi dell'art. 2, comma 1, C.d.s. e di conseguenza, su di esse sono autorizzati a circolare solo veicoli e conducenti con i requisiti e le caratteristiche previste dal Codice della strada.

Veneto

La Regione Veneto presenta una normativa dettagliata circa la **circolazione delle motoslitte nelle strade silvo-pastorali (dove è consentita unicamente per esigenze lavorative, abitative e di soccorso)**. Al di fuori di tali vie, il traffico è permesso solo all'interno di percorsi appositi e previa autorizzazione, nonché previa copertura assicurativa verso terzi. Per quanto riguarda invece la circolazione nelle piste da sci vi è un richiamo integrale alla normativa dettata dall'art. 16 della legge n. 363/2003.

Legge regionale n. 14/1992 Disciplina della viabilità silvo-pastorale (novellata dalla legge regionale n. 19/1993).

Art. 4 ter Circolazione delle motoslitte

“1. La circolazione di motoslitte nelle strade silvo-pastorali di cui all'articolo 1 è consentita unicamente nei casi contemplati al comma 1 dell'articolo 4. (Nelle strade silvo-pastorali e nelle aree assimilate di cui all'art. 2 è vietata la circolazione dei veicoli a motore, fatta eccezione per i mezzi impiegati nei lavori agricoli e forestali, di vigilanza e antincendio, di assistenza sanitaria e veterinaria, per i mezzi dei proprietari dei fondi, dei titolari di altri diritti reali, degli affittuari e dei locatari di immobili situati nel territorio servito della strada, limitatamente al tratto più breve necessario a raggiungere tali immobili, nonché per i mezzi di chi debba transitare per motivi professionali. I mezzi devono essere muniti di apposito contrassegno rilasciato dai Comuni anche a titolo oneroso su modello approvato con deliberazione della Giunta regionale riportante gli estremi di identificazione del veicolo.)

2. Fuori dai casi di cui al comma 1 dell'articolo 4, la circolazione di motoslitte è consentita solo in percorsi specifici individuati dalle comunità montane competenti per territorio.

3. I percorsi di cui al comma 2 devono essere appositamente segnalati e provvisti di indicazioni in loco circa i limiti all'utilizzo delle motoslitte nel rispetto dell'ambiente.

4. I possessori di motoslitte transitano nei percorsi di cui al comma 2, previa specifica autorizzazione rilasciata dal comune, sentite le rispettive Regole territoriali.”

Ai sensi di tale legge le motoslitte sono mezzi motorizzati.

Ai sensi dell'art. 2 legge regionale n. 14/1992 sono considerate strade silvo-pastorali le vie di penetrazione situate all'interno delle aree forestali e pascolive e sono escluse dall'applicazione della presente legge le strade adibite al pubblico transito e quelle a servizio delle abitazioni. I titolari di diritti reali, previa richiesta di apposito permesso, possono transitarvi con il mezzo motorizzato dichiarato indicando il numero di targa e, ove non possibile, come nel caso delle motoslitte (perché non sono immatricolabili), il numero di telaio. Considerato che sulle suddette strade possono transitare altri soggetti (sia a piedi sia con motoslitte od altri veicoli) viene esteso anche alle motoslitte l'obbligo della copertura assicurativa contro terzi. In ogni caso, il titolare del permesso di transito, può circolare (legittimamente) soltanto nel tratto di strada più breve necessario a raggiungere l'immobile con l'esclusione categorica della libera circolazione.

Deliberazione della Giunta Regionale n. 341 del 6 marzo 2012 Nuove direttive per l'applicazione della Disciplina sulla viabilità silvo-pastorale.

Disciplina della circolazione delle motoslitte su percorsi specifici (articoli 5 e 6)

Art. 5 Percorsi specifici per motoslitte

“La Comunità montana competente, su richiesta o su propria iniziativa, individua idonei percorsi destinati alla circolazione delle motoslitte nel rispetto della normativa e dei vincoli urbanistici, territoriali ed ambientali esistenti, con particolare riferimento alle problematiche di impatto acustico, nonché di interferenza con le componenti vegetazionali e faunistiche soprattutto nelle aree SIC (sito di interesse comunitario) o ZPS (zona di protezione speciale). I percorsi devono essere individuati preferibilmente nell'ambito della viabilità silvo-pastorale inserita nell'elenco di cui all'art. 3 della l.r. n. 14/1992. Per queste strade è opportuna una specifica annotazione nel registro di cui al punto 3 delle presenti direttive. I percorsi possono comprendere altresì anche altre strade silvo-pastorali non inserite nell'elenco purché funzionali alla necessità di completare in modo organico il percorso. Possono essere previsti, previa valutazione tecnica, tratti di percorsi sulle aree assimilate di cui all'art. 2 comma 2 della l.r. n. 14/92 per finalità di raccordo tra strade silvo-pastorali. Tali tratti di percorso devono essere chiaramente individuati. L'individuazione di questi percorsi deve essere fatta sentiti i Comuni interessati garantendo la partecipazione al procedimento dei proprietari dei tratti di strada silvo-pastorale interessati. La proposta di attivazione dei percorsi per motoslitte può essere avanzata anche da ditte che svolgono attività di noleggio di motoslitte sulla base di un progetto che riporti le caratteristiche del tracciato, la segnaletica prevista e le eventuali autorizzazioni da richiedere. La proposta non può comportare un uso

esclusivo del tracciato da parte della ditta proponente. Il Comune, con proprio provvedimento, o la Comunità montana nel caso sia interessato il territorio di più Comuni, disciplina l'accesso ai percorsi per motoslitta ed in particolare: gli orari di accesso; eventuali periodi in cui l'accesso è vietato; i limiti di velocità per i vari tratti del percorso; eventuale importo dovuto per il rilascio del permesso. **Per l'accesso ai percorsi è comunque obbligatorio da parte del guidatore: l'uso del casco (anche per il passeggero); essere maggiorenni; avere conseguito l'abilitazione per la guida di motoveicoli o autoveicoli; avere un'assicurazione RC per la motoslitta.**"

Art. 6 Disciplina della circolazione delle motoslitte nei percorsi specifici (autorizzazione e segnaletica)

"Le richieste per l'utilizzo dei percorsi per motoslitta individuati sono inoltrati al Comune competente per territorio. Il Comune rilascia al richiedente un'autorizzazione e provvede a riportare su apposito registro i dati del titolare, del tratto di strada interessato e la durata della stessa. L'autorizzazione può avere una validità giornaliera, settimanale, mensile o stagionale. **L'amministrazione comunale può stabilire un importo per il rilascio dell'autorizzazione** prevedendo eventualmente agevolazioni o l'esenzione per i residenti o per coloro che devono transitare per motivi professionali o per raggiungere fondi o immobili di proprietà o di altro diritto reale. **Non è necessaria l'autorizzazione ai conduttori delle motoslitte delle forze dell'ordine, del personale degli enti con funzioni di soccorso e vigilanza, degli addetti all'assistenza sanitaria, delle persone con limitata capacità di deambulazione** riconosciuta secondo le norme vigenti. Il Comune rilascia l'autorizzazione avente le caratteristiche indicate nel modello riportato nell'allegato A 2 da esporre sulla motoslitta per il transito dei percorsi a loro dedicati e provvede a richiedere agli interessati a transitare sul percorso individuato le seguenti dichiarazioni: 1. il percorso o i percorsi ai quali si intende accedere; 2. i dati identificativi della motoslitta; 3. gli estremi della patente di guida; 4. gli estremi del contratto di assicurazione RC specifica per la motoslitta; 5. durata dell'autorizzazione; 6. uso della motoslitta con o senza passeggeri. Nei punti di ingresso del percorso può essere installata una segnaletica come previsto dall'art. 68 comma 4 della l.r. n. 11/2010 riportante, in particolare, le seguenti indicazioni: tracciato del percorso; modalità di accesso; limiti di velocità. Nelle strade silvo-pastorali inserite nell'elenco di cui all'art. 3 della L.R. 14/92 rientranti in un percorso specifico per motoslitte di cui all'articolo 68, comma 4, il segnale di divieto di transito deve essere conforme al modello riportato in allegato A4. Nelle altre strade pastorali comprese nel percorso specifico per motoslitte il segnale di divieto di transito deve essere conforme al modello riportato in allegato A5."

Legge regionale n. 21/2008 Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve.

Art. 50 Manutenzione e messa in sicurezza delle piste.

"1. Il gestore è responsabile della manutenzione ordinaria e straordinaria, nel rispetto del regolamento d'esercizio della pista, verifica che le aree siano in possesso dei necessari requisiti di sicurezza e in particolare provvede:

a) a mantenere l'agibilità della pista e i requisiti tecnici previsti nel progetto autorizzato, nonché durante il periodo di utilizzo, compatibilmente con gli eventi meteorologici ed atmosferici, alla battitura della medesima;

b) alla chiusura della pista qualora vengano meno i requisiti di cui alla lettera a) e nella ipotesi persista la perdita dei suddetti requisiti, lo comunica alla provincia;

c) a proteggere gli utenti dagli ostacoli presenti lungo le piste utilizzando adeguate protezioni anche al fine di evitare che gli stessi possano uscire involontariamente dalla pista;

d) ad effettuare durante il periodo di non esercizio la sistemazione dei terreni in modo da conservarne la stabilità ed evitare il verificarsi di fenomeni di erosione e di degrado delle superfici nonché il turbamento del regime delle acque;

e) ad assicurare entro i limiti dell'area vegetazionale la permanente copertura vegetativa e a garantire la perfetta efficienza dei drenaggi per la captazione, deviazione, dispersione o razionale accompagnamento delle acque profonde e superficiali.

2. È inibito ai mezzi meccanici l'utilizzo delle piste, ad eccezione dei mezzi adibiti al servizio e alla manutenzione che possono accedere solo al di fuori dall'orario di apertura, salvo i casi di necessità e di urgenza, con l'utilizzo di appositi congegni di segnaletica luminosa ed acustica, ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 363/2003.

3. Nel caso in cui il gestore, ai fini della manutenzione e messa in sicurezza, provveda alla realizzazione di opere artificiali, lo comunica alla provincia e provvede alla manutenzione delle medesime nel rispetto delle disposizioni del presente articolo.”

PANORAMICA GIURISPRUDENZIALE

Dopo aver esaurito la trattazione del panorama legislativo, a livello nazionale e regionale, merita particolare attenzione la giurisprudenza sviluppatasi con riguardo alla duplice tematica della classificazione della motoslitta come veicolo e della responsabilità (limitatamente ai profili civilistici) in caso di incidenti con detti mezzi a motore.

Giurisprudenza sulla classificazione della motoslitta come veicolo

Cassazione civile, sezione prima, sentenza del 01 marzo 2005, n. 4287

Fatti di causa.

Transito con motoslitta su strada comunale, in zona Parco Adamello Brenta, e ordinanza di ingiunzione emessa dalla Provincia di Trento per il pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria di 210300 Lire.

Giudice di merito.

Il soggetto si oppone, ma il Tribunale di Trento non accoglie la sua pretesa rilevando che, quanto alla mancata contestazione immediata della contravvenzione, la giurisprudenza richiamata dall'attore si riferiva a fattispecie diverse non applicabili al caso in esame per la peculiarità del veicolo che rendeva difficoltosa la contestazione immediata. L'illiceità del comportamento, discende dal regolamento del Parco e, in relazione all'invocata buona fede, questa non sussiste perché la strada percorsa era chiusa al traffico a seguito di un'ordinanza del Sindaco del Comune di Tione.

Cassazione.

Conferma quanto rilevato dal giudice *a quo*, circa il fatto che la giurisprudenza richiamata dal ricorrente si è formata in relazione ad infrazioni alle norme di circolazione stradale ed alla disciplina specifica dettata da tale codice, mentre invece, nel caso in esame, trova applicazione la disciplina generale e l'art. 14 legge n. 689/1981 consente la contestazione differita quando non vi sia stata possibilità (da intendersi in senso ampio) di contestazione immediata.

La Corte di Cassazione pone poi in luce la problematica della collocazione delle motoslitte nel vigente Codice della strada non essendo comprese nell'elencazione dei mezzi a motore (artt. 52-58) e non potendo essere assimilate alle slitte (artt. da 64 a 70) in quanto queste ultime sono a trazione animale. Quindi permane una rilevante lacuna, che, nonostante la previsione della legge delega, il Governo non ha provveduto a colmare. Quale che sia la ragione dell'assenza di disciplina, la Corte osserva, in primo luogo, che non ne può discendere la libera circolazione del mezzo sulle pubbliche strade, perché l'art. 59 Codice della strada, prevedendo un apposito decreto ministeriale per la disciplina dei veicoli atipici, rende evidente che, in mancanza di tale provvedimento, la circolazione delle motoslitte sulle pubbliche strade (finché il legislatore non provvedere ad apposita disciplina) non è consentita. In secondo luogo, l'art. 33 della legge provinciale di Trento n. 18/1988 dispone che la "circolazione dei veicoli a motore" nei parchi è regolamentata dal piano. Il Piano del Parco dell'Adamello e del Brenta a sua volta prevede che "*le strade statali, provinciali, comunali e vicinali aperte al*

traffico veicolare possono essere usate da tutti i mezzi di locomozione" e quindi non v'è ragione di ritenere che tali norme si riferiscano anche alle motoslitte, consentendone la circolazione in deroga a quanto dispone il codice della strada. L'unica norma del piano del parco che si riferisce alle motoslitte è quella che vieta "l'impiego di motoslitte e di gatti delle nevi al di fuori delle piste e delle aree innevate necessarie per l'esercizio sportivo dello sci, salvo permessi rilasciati dal Direttore del Parco previo assenso dei proprietari, per necessità di studio, di ricerca, o di servizio del Parco nonché dal Sindaco per esigenze delle Amministrazioni pubbliche".

In conclusione la Corte afferma che i mezzi che possono circolare sulle strade aperte al pubblico transito sono individuati dalla normativa statale e non da quella provinciale e che quindi non si può ipotizzare che gli organi del parco possano esprimere, per le strade comprese nel parco, una disciplina (sempre in relazione ai mezzi ammessi alla pubblica circolazione) che deroghi a quella statale.

Responsabilità in caso di incidenti con le motoslitte

Cassazione civile, sezione terza, sentenza del 10 dicembre 2012, n. 22383

Fatti di causa.

Uno sciatore era andato a sbattere contro una motoslitte in dotazione dei Carabinieri, ferma sul margine sinistro della pista, in senso perpendicolare alla discesa nonostante che, nelle immediate vicinanze del mezzo, si trovasse un militare dell'Arma che aveva cercato di fermarlo. La motoslitte dei Carabinieri si trovava lì in quanto, a valle, era in azione un gatto delle nevi per sgombrare la pista da una slavina. Lo sciatore aveva iniziato a frenare ma, perso il controllo degli sci, era andato a sbattere contro la motoslitte, riportando gravi lesioni e quindi, in relazione a tali conseguenze lesive, lamentava la responsabilità sia contrattuale (in virtù del contratto atipico di skipass che aveva stipulato con il gestore della pista) sia, in via concorrente o alternativa, extracontrattuale del convenuto.

Giudici di merito.

Le sentenze del Tribunale di Modena e della Corte d'Appello di Bologna rigettano la domanda dell'attore sia sotto il profilo della responsabilità contrattuale sia extracontrattuale imputando la causazione dell'evento dannoso unicamente al ricorrente che sciava ad una velocità eccessivamente elevata non rendendosi conto né delle reti né del milite che lo avvertiva del pericolo.

Corte di Cassazione.

La Suprema Corte cassa la sentenza d'Appello accogliendo le pretese dell'attore in quanto la pista non era stata completamente transennata. Sotto il profilo della responsabilità contrattuale del gestore delle piste, spetta all'attore solo provare la fonte del suo diritto (il contratto di skipass) limitandosi a lamentare l'inadempimento o il non esatto adempimento della controparte all'obbligo di mantenerle in sicurezza, mentre è onere del gestore della pista dimostrare il fatto estintivo dell'altrui pretesa e cioè, nello specifico, di avere puntualmente assolto tutti gli obblighi inerenti alla corretta manutenzione delle piste ovvero che l'inadempimento o il non esatto adempimento era stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile. Parimenti sotto il profilo della responsabilità del gestore quale custode delle piste, ex art. 2051 c.c., le modalità attraverso le quali lo stesso aveva avviato alla situazione di pericolo, ivi compresa, dunque, l'ostruzione totale o parziale dell'imbocco, devono essere dedotte e provate dal gestore medesimo. Assodato che la chiusura della pista non era comunque tale da sbarrarne totalmente l'imbocco la valutazione dell'esattezza dell'adempimento del gestore alle obbligazioni contrattualmente assunte o, con riguardo alla sua responsabilità ex art. 2051 c.c., la ricorrenza o meno di un caso fortuito, vanno scrutinate tenendo anche conto che tra il momento della caduta della slavina e quello in cui si è verificato l'incidente è intercorso un lasso temporale sufficiente a consentire al gestore l'adozione di determinate misure. Quindi bisogna valutare, da un lato, la loro congruità, e dall'altro, e specularmente, la qualificabilità del comportamento dello sciatore in termini tali da integrare o quell'impossibilità della prestazione derivante da causa non

imputabile al debitore, che, a norma dell'art. 1218 c.c., esclude la responsabilità del debitore per l'inadempimento dell'obbligazione, ovvero il caso fortuito di cui all'art. 2051 c.c.. La Corte fa poi riferimento alla consolidata giurisprudenza di legittimità, secondo la quale la responsabilità per i danni cagionati da cose in custodia prevista dall'art. 2051 c.c., prescinde dall'accertamento del carattere colposo dell'attività o del comportamento del custode e ha natura oggettiva, necessitando, per la sua configurabilità, del mero rapporto eziologico tra cosa ed evento, essendo esclusa solo dal caso fortuito, che può essere rappresentato anche dal fatto del danneggiato, avente un'efficacia causale idonea a interrompere il nesso causale tra cosa ed evento dannoso. Vi è anche un riferimento alla legge n. 363/2003, nonostante sia stata emanata successivamente ai fatti di causa, in relazione all'obbligo dei gestori di proteggere gli utenti da ostacoli presenti lungo le piste mediante l'utilizzo di adeguate protezioni degli stessi e segnalazioni della situazione di pericolo.

Quindi la Corte, contestando l'erronea applicazione degli oneri probatori in materia di responsabilità contrattuale e dei principi giuridici che governano la materia della responsabilità aquiliana, ex art. 2051 c.c., cassa la sentenza impugnata della Corte d'appello di Bologna.

Cassazione civile, sezione sesta, ordinanza del 27 ottobre 2011, n. 22475

Appello e primo grado ritengono che il conducente della motoslitte e il trasportato abbiano concorso in misura uguale alla verifica del sinistro. In particolare, il trasportato non ha fatto uso nel trasporto di un adeguato abbigliamento (guanti) che gli avrebbe consentito di utilizzare i maniglioni di ancoraggio evitando la caduta. Infatti la motoslitte non si è ribaltata, ma si è limitata ad una manovra di emergenza per evitare antistanti slittini e quindi, se il trasportato avesse indossato i guanti si sarebbe tenuto ai maniglioni e ciò gli avrebbe consentito di seguire le oscillazioni del mezzo anche in presenza di deviazioni. Il mancato utilizzo dei maniglioni da parte del trasportato quindi ha concorso a determinare l'evento in misura paritaria all'omessa vigilanza del conducente sulle condizioni ostative all'impiego degli stessi.

La Cassazione rigetta il ricorso sulla base del fatto che il sindacato di legittimità non può investire il risultato ricostruttivo in sé, che appartiene all'ambito dei giudizi di fatto riservati al giudice di merito. I vizi motivazionali denunciabili in Cassazione non possono consistere nella difformità dell'apprezzamento dei fatti e delle prove dato dal giudice del merito rispetto a quello preteso dalla parte, spettando solo a detto giudice individuare le fonti del proprio convincimento, valutare le prove, controllarne l'attendibilità e la concludenza, scegliere tra le risultanze istruttorie quelle ritenute idonee a dimostrare i fatti in discussione, dare prevalenza all'uno o all'altro mezzo di prova, salvo i casi tassativamente previsti dalla legge in cui un valore legale è assegnato alla prova. La sentenza impugnata, lungi dall'essere affetta dai lamentati vizi motivazionali, invece, ha congruamente spiegato le ragioni della propria decisione.

Tribunale Regionale di Giustizia Amministrativa Trentino Alto Adige – Trento sentenza 10 giugno 2004, n. 213

La parte ricorrente (che gestiva un'attività di noleggio di motoslitte) reclama il risarcimento dei danni derivanti da alcuni provvedimenti (del Comune di Mazze) che intimavano un'immediata cessazione dell'attività impedendo lo svolgimento di un'attività pienamente consentita dall'ordinamento. Tali ordinanze sono state poi annullate da questo Tribunale Regionale di Giustizia Amministrativa con sentenza n. 464/1999. Il ricorrente sosteneva poi di essere stato danneggiato da comportamenti della PA che hanno creato affidamenti sulla legittimità dell'iniziativa economica conseguentemente intrapresa dagli interessati.

La pretesa si rivela infondata, quanto al primo aspetto (danno da provvedimenti illegittimi) perché la normativa in materia non consentiva l'attività in questione così come condotta dalla società ricorrente onde non si configura (per il solo fatto dell'illegittimità dei provvedimenti) il presupposto del danno ingiusto di cui all'art. 2043 c.c. e, quanto al secondo aspetto (danno da comportamento), per l'assorbente ragione che l'esperita prova testimoniale non ha

comprovato gli affidamenti che i ricorrenti affermavano esser stati dati dall'amministrazione comunale.

La legge provinciale 8 novembre 1993, n. 31 reca la disciplina per la circolazione fuoristrada dei veicoli a motore (quali indubbiamente sono anche le motoslitte) e, come enunciato all'art. 1 (rubricato "finalità"), "*promuove e disciplina la circolazione fuoristrada con veicoli a motore in aree a ciò appositamente riservate, per contemperare l'esercizio di tali attività a fini turistici e sportivi con le esigenze di tutela dell'ambiente naturale*". La legge stabilisce che "*la circolazione fuoristrada dei veicoli a motore per fini turistici e sportivi può avvenire su aree o percorsi appositamente individuati dai piani comprensoriali di coordinamento*" di cui all'art. 16 della l.p. n. 22/91 (art. 2 c. 1); che la realizzazione dei percorsi di cui al comma 1 è soggetto a concessione edilizia (art. 2, c. 2); che la relativa domanda deve contenere un "*disciplinare per la regolamentazione della circolazione sui percorsi individuati*" (art. 2, c. 3).

Presupposto indefettibile per l'esercizio di una regolare attività di noleggio motoslitte è dunque, accanto alla titolarità (illegittimamente disconosciuta dall'amministrazione, come indicato nella sentenza n. 464/1999) di autorizzazione all'esercizio del tipo di attività, altresì l'esistenza e disponibilità di apposito percorso individuato ai sensi dell'art. 2 l.p. 31/1993; presupposto, questo, nella specie mancante.

Indimostrata, ed anzi smentita dal Sindaco di Mazzin all'epoca di fatti, il quale ha dichiarato che "*non diede alcun assenso né incoraggiamento, precisando che per poter svolgere quel tipo di attività ci voleva una zona appositamente individuata che all'epoca il Comune non aveva né aveva in programma di individuare*", è rimasta l'ulteriore circostanza su cui i ricorrenti fondavano la pretesa. Il ricorso è stato pertanto respinto.

Tribunale L'Aquila, sentenza del 16 maggio 2011, n. 313

Tale pronuncia merita menzione in quanto, pur riguardando un'attività di noleggio del bob, afferma un interessante principio (circa la responsabilità per esercizio di attività pericolosa ex art. 2050 c.c. e la posizione di garanzia del noleggiatore) che può essere trasposto anche al caso di noleggio di motoslitte.

Fatti di causa.

Un utente aveva noleggiato un bob presso una società di noleggio di attrezzature sportive invernali. Durante la discesa, costui perdeva il controllo del mezzo provocandosi lesioni. L'attore lamenta in giudizio il fatto che il noleggiatore non lo avesse adeguatamente reso edotto che tale pratica era stata oggetto di divieto a seguito di ordinanza dell'Amministrazione locale, configurando, pertanto, una posizione di garanzia in forza di cui il noleggiatore medesimo avrebbe dovuto, *in primis*, non locare il bob e, in secondo luogo, informare adeguatamente l'utente. L'utente inoltre sostiene che l'attività di noleggio integra un'ipotesi di esercizio di attività pericolosa ex art. 2050 c.c., chiedendo il risarcimento dei danni patiti in base alla predetta norma.

Pronuncia del Tribunale.

Il Giudice rigetta la domanda statuendo che, in primo luogo, non sussiste alcuna posizione di garanzia nei confronti del noleggiatore, alla luce dell'adeguata pubblicità data all'ordinanza in questione. Inoltre, riguardo la responsabilità ex art. 2050 c.c. non rileva il nesso eziologico tra la condotta del noleggiatore e l'evento dannoso dedotto in giudizio. In conclusione, la responsabilità del sinistro viene imputata integralmente all'attore che, praticando il bob, per imperizia, si era inoltrato in un tratto fuori pista, in luogo ricoperto di neve ghiacciata, perdendo autonomamente il controllo del mezzo. Quindi l'attore è pienamente e unicamente responsabile in quanto la condotta da lui tenuta risulta, non solo vietata (il divieto riguardava, prima ancora che il noleggio, l'uso "*di bob, slitte, motoslitte, oggetti di plastica, ed altri attrezzi*" su tutto il territorio di Rocca di Cambio), ma anche contraria alle normali regole di prudenza e cautela.

Tribunale di Trento, sezione distaccata di Cles, sentenza del 26 aprile 2005

Fatti di causa

Il conducente di una motoslitta, sprovvisto di autorizzazione a guidare il mezzo, si schianta contro un albero cagionando lesioni al minore passeggero.

Pronuncia del Tribunale

In caso di incidente con una motoslitta, il conducente del mezzo risponde dei danni patiti dal passeggero solo se l'attore danneggiato dimostra tutti gli elementi di responsabilità del convenuto danneggiante, poiché bisogna ritenere applicabile l'art. 2043 c.c. e non il 2054 c.c., con le relative presunzioni di colpa, in quanto le piste da sci non sono luoghi destinati alla circolazione di veicoli (qui si nota la differenza rispetto alla pronuncia della Corte d'Appello Trento del 29 giugno 2000, che invece affermava che "*le piste da sci aperte al pubblico possono essere ricomprese tra le strade ad uso pubblico e aree equiparate*" e rispetto a Tribunale di Bolzano, sentenza 29 luglio 1992, n. 730). Il giudice ritiene dunque di non dover applicare la fattispecie dell'art. 2054 c.c. (richiamando una sentenza della Cassazione, n. 965/1987) in quanto si tratta di un semplice spostamento su un'area privata nella quale non esiste traffico e circolazione di veicoli, essendo ammessi solo eccezionalmente (per casi di manutenzione, soccorso e assistenza) e previa autorizzazione i veicoli di cui trattasi. Conseguentemente il giudice condanna al risarcimento del danno ex art. 2043 c.c. (norma generale sulla responsabilità extracontrattuale) il conduttore della motoslitta essendo stata provata dal danneggiato la sua condotta colposa. Infatti il conducente ha adottato "*una condotta di guida negligente, imprudente e imperita*" e inoltre non era nemmeno provvisto dell'autorizzazione per circolare nell'area del sinistro. Infine nei suoi confronti è stata elevata contravvenzione ex art. 30 ter legge provinciale n. 7/1987 e perciò risulta integrata anche un'ipotesi di colpa specifica per violazione di legge. Il Tribunale ha invece escluso la responsabilità, in via subordinata, del proprietario del veicolo per omissione dell'onere di preventiva verifica dell'idoneità e della perizia di colui a cui ha affidato il mezzo considerato che le qualità del conducente (che era maggiorenne), valutate *ex ante*, non consentivano di ritenere il sinistro quale normale esito dell'affidamento del veicolo.

Tribunale civile di Aosta, sentenza 17 dicembre 2004, n. 476

I *pisteurs securistes*, che intervengono con le motoslitte per soccorrere gli sciatori rimasti vittime di incidenti, devono porre in essere ogni cautela per evitare di provocare ulteriori danni. In particolare devono accertarsi che tutti gli sciatori presenti in loco siano stati allertati ed arrestati per consentire in tutta sicurezza l'intervento.

Nel caso di specie la sentenza ha condannato il convenuto *pisteur* al risarcimento dei danni, in quanto l'attore ha fornito la prova che non era stato allertato a monte della pista della presenza dei soccorritori più a valle.

Tribunale di Bolzano, sentenza 29 luglio 1992, n. 730

Fatti di causa.

Si è verificato un tamponamento tra due mezzi meccanici su una pista da sci e, in particolare, un gatto delle nevi ha tamponato una motoslitta in sosta sulla pista da sci.

Pronuncia del Tribunale.

Il conducente e il proprietario del gatto delle nevi rispondono solidalmente dei danni cagionati se non forniscono la prova liberatoria ai sensi dell'art. 2054 c.c. (per il conducente la prova liberatoria consiste "*nell'aver fatto tutto il possibile per evitare il danno*", mentre per il proprietario consiste nel provare "*che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà*"), essendo tale disciplina applicabile ai gatti delle nevi e alle motoslitte stazionanti su una pista da sci (vedi la differenza di posizione rispetto alla pronuncia del Tribunale di Trento, sezione distaccata di Cles, del 26 aprile 2005).

Tribunale di Bolzano, sentenza 16 marzo 1984, n. 236

Fatti di causa.

Il conducente di una motoslitta investe uno sciatore su una stradina innevata, ancorché non omologata come pista da sci.

Pronuncia del Tribunale.

Nel caso di specie, il giudice ha ritenuto sussistente la colpa del conducente della motoslitte, il quale ha tenuto una condotta di guida non giustificata dalle circostanze e dalla condizione dei luoghi. Ha considerato irrilevante la circostanza che l'incidente sia avvenuto su una stradina adibita al transito delle motoslitte, non omologata come pista da sci, in considerazione del fatto che secondo la prassi, quel luogo era normalmente trafficato dagli sciatori (infatti pur non essendo omologato come pista da sci non è riservato al traffico veicolare o pedonale, né vi è un divieto di transito con gli sci).