



Seilbahnen Schweiz  
Remontées Mécaniques Suisses  
Funivie Svizzere

Commissione delle questioni giuridiche relative alle discese da sport sulla neve

# ↗ L'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione sulle discese da sport sulla neve

Direttive con spiegazioni

Edizione 2006  
ristampa dell'edizione 2002, completata con  
VI. Piste e parchi da slitta  
VII. Escursionisti



**Membri della Commissione delle questioni giuridiche relative alle discese da sport sulla neve**

Avvocato H.K. **Stiffler**, dottore in diritto, Erlenbach/Zurigo (presidente)

Avvocato F. **Anthamatten**, dottore in diritto, Briga-Glis

Ch. **Baumann**, CEO Zermatt Bergbahnen AG, Zermatt

Prof. A. **Donatsch**, dottore in diritto, professore ordinario di diritto penale e di diritto della procedura penale all'Università di Zurigo, giudice al tribunale di cassazione del cantone di Zurigo, Unterengstringen

H.J. **Etter**, Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe SNV, Davos Platz

U. **Frutiger**, Responsabile del servizio di valanghe e di salvataggio della Jungfraubahnen, Interlaken

Prof. H. **Hausheer**, dottore in diritto, avvocato ed ex giudice federale, ex professore ordinario di diritto privato all'Università di Berna, Berna

Avvocato H.W. **Mathys**, procuratore cantonale, incaricato di corsi all'Università di Berna, Berna

Avvocato P. **Rothenbühler**, dottore in diritto, Meggen

Avvocato J.-M. **Schwenter**, ex procuratore generale del canton Vaud, avvocato consulente, incaricato di corsi all'UNIL, Epalinges

Funivie Svizzere  
Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Berna 6

Tel. +41 (0)31 359 23 33  
Fax +41 (0)31 359 23 10

[info@cableways.org](mailto:info@cableways.org)  
[www.cableways.org](http://www.cableways.org)



Seilbahnen Schweiz  
Remontées Mécaniques Suisses  
Funivie Svizzere

Commissione delle questioni giuridiche relative  
alle discese da sport sulla neve

# ➤ L'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione sulle discese da sport sulla neve

Direttive con spiegazioni

Edizione 2006

ristampa dell'edizione 2002, completata con  
VI. Piste e parchi da slitta  
VII. Escursionisti

Questa edizione 2006 è valida a partire dal novembre 2006. Nella realizzazione della loro mansione la Commissione si è basata, per ciò che concerne l'obbligo di garantire la sicurezza sulle discese da sport sulla neve, su esperienze tratte dalla pratica e sull'ultima giurisdizione del Tribunale federale e delle autorità cantonali.

## **Nota**

I termini quali sciatori, snowboarder, slittatori, escursionisti ecc., utilizzati in queste direttive si applicano ai due sessi.

**N.B.** In Italiano le espressioni «sportivo della neve» (adepte de sports de neige / Schneesportler) e «utente delle discese» (usager des descentes / Abfahrtsbenützer) saranno spesso tradotte con la sola parola di «sportivo», rispettivamente «utente».

---

Proposta di citazione: «Direttive FUS relative alle discese da sport sulla neve, N.\*..»

---

\* N. = nota marginale sottoforma di cifra



<b>I. Il concetto dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione</b>	<b>7</b>
<hr/>	
<b>II. Le discese da sport sulla neve (in breve: discese)</b>	<b>8</b>
1. La pista	8
2. L'itinerario	8
3. I sentieri da sport sulla neve (in breve: sentieri)	8
4. Zona non controllata da sport sulla neve (in breve: Zona non controllata) (comprese le «piste» selvagge, le varianti e le Freeride Areas)	8
5. Visione d'insieme dei diversi modi di praticare gli sport sulla neve in montagna	9
<hr/>	
<b>III. L'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione sulle discese demarcate (piste, itinerari e sentieri)</b>	<b>10</b>
1. Estensione dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione	10
2. La pianificazione delle discese	12
a) Concetto	12
b) Numero di piste e larghezza delle piste	12
c) Pianificazione degli itinerari	12
d) Sentieri	12
3. La demarcazione delle discese	13
a) Scopo della demarcazione	13
b) Modo di demarcare	13
c) Delimitazione laterale delle piste	14
d) Numerazione della demarcazione	15
e) Classificazione a partire dal grado di difficoltà	15
f) Controllo della demarcazione	16
4. La battitura e la costruzione delle discese	16
a) La battitura	16
b) Recinzioni, in particolare gli steccati in legno e filo spinato	16
aa) Nella zona delle piste	16
bb) Nella zona degli itinerari	16
c) Zone a bassa velocità	16
d) Installazioni speciali	17
e) Sentieri	17
5. Il controllo delle discese	17
a) Concetto e funzione	17
b) Frequenza e momento dei controlli	18
6. Manutenzione delle piste	18
a) Scopo ed estensione	18
b) Preparazione meccanica delle piste	19
c) Dossi e conche	19
d) Settori privi di neve, ghiacciata o soffiata dal vento	19

7.	La segnaletica	19
8.	Misure per la protezione degli utenti delle discese riguardo agli ostacoli artificiali o naturali	20
	a) Sulle piste	20
	b) Sugli itinerari	21
	c) Passaggi stretti	21
	d) Incroci di discese da sport sulla neve	22
	e) Incroci con strade	22
	f) Incroci con ferrovie e sciovie	23
	g) Aree di decollo e di atterraggio per i velodeltistied i parapendisti	23
	h) Veicoli battipista	23
9.	Misure di protezione degli sportivi della neve contro i pericoli della montagna	25
	a) Pericolo di valanghe	25
	aa) Terminologia	25
	bb) Valutazione affidabile del pericolo di caduta di valanghe	25
	cc) Discese demarcate (piste, itinerari e sentieri)	27
	dd) Sentieri d'accesso e di collegamento	28
	ee) Zona non controllata da sport sulla neve (comprese le «piste» selvagge, le varianti e le Freeride Areas)	28
	ff) Freeride Checkpoints	28
	gg) Sganciamento artificiale di valanghe	29
	hh) Schema delle misure da prendere sulle discese demarcate (piste, itinerari e sentieri) in caso di pericolo di valanghe	31
	b) Pericolo di cadute	31
10.	Pericoli dell'alta montagna, discese sui ghiacciai	32
11.	Obbligo di soccorso	33
	a) Compiti e scopo del servizio di soccorso	33
	b) Organizzazione del servizio di soccorso	33
	c) Formazione dei pattugliatori	33
	d) Equipaggiamento dei pattugliatori	34
	e) Obbligo di assistenza	34
12.	L'ultimo controllo	34
13.	Assunzione dei compiti di polizia	35
14.	Intervento contro gli sportivi della neve indisciplinati (pirati delle piste)	35
	a) Servizio d'ordine sulle discese	35
	b) Sanzioni derivanti dal diritto dei trasporti, dal diritto civile e dal diritto penale	37
15.	Competizione e allenamenti di competizione	38
16.	Utilizzazione conforme delle discese	39

17.	Informazione	39
	a) Tavole d'orientamento	39
	b) Prospetti	39
	c) Marcatura delle piste ad innevamento programmato	40
	d) Determinazione dei colori	40
<hr/>		
<b>IV.</b>	<b>«Piste» selvagge, varianti e Freeride Areas</b>	<b>41</b>
1.	I problemi che si pongono	41
2.	Misure da prendere nell'ambito dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione	41
	a) Segnaletica	41
	b) Informazione generale	41
	c) Segnaletica locale delle biforcazioni delle «piste» selvagge e delle varianti	42
	aa) Sulle piste	42
	bb) Nei pressi delle stazioni	42
	d) Freeriding	42
<hr/>		
<b>V.</b>	<b>Trasporto degli sportivi della neve nelle regioni di alta montagna prive di discese demarcate</b>	<b>43</b>
1.	Misure da prendere nell'ambito dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione	43
2.	Il servizio di soccorso nelle regioni escursionistiche	43
<hr/>		
<b>VI.</b>	<b>Piste e parchi da slitta</b>	<b>44</b>
<hr/>		
<b>VII.</b>	<b>Escursionisti</b>	<b>45</b>
<hr/>		
	<b>Allegati</b>	<b>47</b>
I.	Federazione Internazionale di Sci (FIS): Regole di condotta FIS per gli sciatori di discesa e gli snowboarder (redazione 2002)	48
II.	Regole della SKUS per snowboarder (redazione 2001)	50
III.	Direttive della SKUS per la pianificazione, la gestione e la manutenzione delle discese da sport sulla neve (edizione 2006)	51



# I. Il Concetto dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione

Il turismo invernale riveste, per la Svizzera, un'importanza capitale sul piano economico. Un contributo essenziale è dato dalle imprese di trasporto di montagna che creano le discese da sport sulla neve (da qui: discese) e dagli stessi utenti che le utilizzano. Ma non bisogna perdere di vista i numerosi incidenti, i quali costituiscono un peso importante per l'economia pubblica. **Normalmente la responsabilità di un incidente incombe all'utente sportivo stesso (sciatore, snowboarder, ecc.) che si infortuna nel corso di una discesa.** Solo in casi eccezionali è possibile imputare le conseguenze di un incidente ad altre persone o alle imprese. Le ragioni di tale responsabilità possono consistere in una collisione, in un disturbo subito da un utente sportivo a causa di terzi, oppure dall'insufficienza nella cura o nella manutenzione di una discesa battuta da parte dei responsabili di un'impresa. 1

Le presenti direttive hanno come scopo di mostrare ai capi dei servizi delle piste e del salvataggio **quali misure** devono prendere affinché né l'impresa, né i suoi collaboratori vengano chiamati a rispondere civilmente o penalmente. Questa responsabilità consiste **nell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione.** Essa scaturisce dalla regola generale di condotta, secondo la quale non si deve ferire né fare un torto a nessuno. Questo principio generale dell'ordinamento giuridico svizzero si esprime come segue: 2

«Colui che crei o lasci perdurare una situazione pericolosa nei confronti di terzi, è tenuto ad adottare tutte le misure che ci si possa aspettare da lui al fine di impedire che questa non arrechi danni a chicchessia.»

La preparazione o la pianificazione di una discesa battuta può nascondere tali pericoli. 3

Oltre all'importanza di mettere l'impresa di trasporto e i loro assicuratori al riparo da pretese di responsabilità civile, non bisogna dimenticare che delle discese accuratamente preparate e curate a regola d'arte costituiscono la miglior pubblicità per un'impresa di trasporto, mentre, al contrario, gli incidenti evitabili rappresentano una pessima pubblicità. 4

Le presenti direttive si basano sulle **Direttive della Commissione svizzera per la prevenzione degli infortuni su discese da sport sulla neve (SKUS).** Queste Direttive SKUS per la pianificazione, la gestione e la manutenzione delle discese da sport sulla neve (inserite nella terza pagina di copertina) sono considerate dalla giurisprudenza del Tribunale federale come criteri per le cure necessarie richieste agli impianti a fune e per la costruzione e la gestione delle discese da sport sulla neve. Esse sono obbligatorie per le imprese e i loro collaboratori. 5

## II. Le discese da sport sulla neve (in breve: discese)

### 1. La pista

- 6 La pista è una via aperta al pubblico prevista ed adatta ad una discesa con gli sci o con lo snowboard, la quale è pianificata, demarcata, battuta, curata, controllata e protetta contro i pericoli della montagna da colui che ha l'obbligo di garantirne la sicurezza.

### 2. L'itinerario

- 7 L'itinerario è una via aperta al pubblico prevista ed adatta ad una discesa con gli sci o con lo snowboard, la quale è demarcata e protetta contro i pericoli della montagna da colui che ha l'obbligo di garantirne la sicurezza, ma che invece non è né battuta, né controllata.

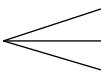
### 3. I sentieri da sport sulla neve (in breve: sentieri)

- 8 I sentieri da sport sulla neve sono dei sentieri demarcati, aperti o creati per lo sci e lo snowboard. Essi costituiscono una parte di una discesa o uniscono tra loro delle discese.

### 4. Zona non controllata da sport sulla neve (in breve: Zona non controllata) (comprese le «piste» selvagge, le varianti e le Freeride Areas)

- 9 Tutto ciò che non viene messo a disposizione come discesa demarcata costituisce la zona non controllata.
- 10 Sono considerate delle «piste» selvagge, delle varianti e delle Freeride Areas le vie aperte generalmente al pubblico in una zona non controllata, le quali sono state formate dagli sciatori e dagli snowboarder. Esse non sono né demarcate, né battute, né controllate, né protette contro i pericoli della montagna da parte del responsabile della sicurezza.
- 11 Si parla di «pista» selvaggia quando una discesa che si è formata spontaneamente si presenta, appunto, come una pista che è stata intensamente utilizzata, mentre si parla piuttosto di varianti quando si tratta di tracce isolate. Ciò è valido soprattutto nella neve fresca, quando ognuno crea il proprio tracciato dall'alto verso il basso di un pendio. Si parla allora semplicemente di sci fuori pista e, per gli snowboarder, di Freeriding.

## 5. Visione d'insieme dei diversi modi di praticare gli sport sulla neve in montagna

- discese demarcate 
  - piste
  - itinerari
  - sentieri

12

- zona non controllata  
(comprese le «piste» selvagge, le varianti e le Freeride Areas).

Sono anche considerati come sportivi della neve gli **slittatori** e gli **snowbiker**. Le discese demarcate non sono comunque destinate a loro.

13

# III. L'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione sulle discese demarcate (piste, itinerari e sentieri)

## 1. Estensione dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione

- 14 Le imprese di trasporto hanno l'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione. Malgrado ciò, la responsabilità di ogni incidente che avviene su una discesa demarcata non concerne necessariamente colui che è incaricato della sicurezza. Secondo il **principio della responsabilità personale dello sportivo (sciatore, snowboarder, ecc.)**, è possibile che quest'ultimo sia il solo responsabile dell'incidente.
- 15 La Federazione internazionale di sci (FIS) ha espresso in 10 regole di condotta (**Regole di condotta FIS**, cfr. allegato I) i doveri di diligenza che incombono allo sciatore e allo snowboarder. Queste regole sono l'espressione dei principi giuridici comuni per ciò che riguarda la pratica degli sport sulla neve. Da un punto di vista sportivo, esse rispondono alle particolarità dello sci e dello snowboard; esse sono espresse in maniera chiara, non equivoca, semplice, generale e rapidamente comprensibile, e tengono conto delle condizioni particolari della pratica degli sport sulla neve da parte d'innomerevoli utenti sulle piste del mondo intero. In particolar modo, secondo la regola FIS 8, gli sciatori e gli snowboarder devono tener conto delle demarcazioni, dei cartelli e degli sbarramenti collocati da parte dei responsabili della sicurezza.
- 16 Le regole di condotta della FIS si rivolgono agli **sciatori** e agli **snowboarder**. Ma esse sono valide anche per **tutti gli altri utenti delle discese demarcate**. Come complemento, la Commissione svizzera per la prevenzione degli infortuni su discese da sport sulla neve (SKUS) ha emanato, in accordo con le associazioni di snowboarder, cinque regole specifiche che devono essere osservate specialmente dagli snowboarder (cfr. allegato II).
- 17 **L'estensione dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione si valuta secondo le circostanze e da ciò che ci si può attendere in materia di prevenzione contro gli incidenti** da parte delle imprese responsabili, a dipendenza delle loro potenzialità d'intervento e dell'importanza della quantità degli utenti. Per evitare responsabilità, le imprese di trasporto devono eliminare i pericoli dei quali l'utente non deve tener conto quando percorre una discesa demarcata. Si tratta in particolare di pericoli che, anche facendo prova di un'attenzione sufficiente, l'utente della discesa non può scorgere e che costituiscono per lui delle vere e proprie insidie.
- 18 **L'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione è valido per tutta la durata del normale funzionamento degli impianti a fune**. Al di fuori di questo periodo di funzionamento degli impianti, il responsabile della sicurezza deve poter battere (preparare) le discese con dei veicoli battipista. Le discese sono dunque chiuse.

Al momento di circostanze particolari al di fuori del periodo di funzionamento normale degli impianti, come discese notturne o serate in capanna, colui che deve assicurare la sicurezza della circolazione della discesa é responsabile solo se organizza la manifestazione. Altrimenti, è l'organizzatore che deve vegliare alla sicurezza dei partecipanti, i quali devono prendere loro stessi le necessarie precauzioni.

Generalmente, l'**estensione dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione** può essere definito come segue:

<b>1</b>	L'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione esiste sulle <b>discese demarcate</b> (piste, itinerari e sentieri)	<b>discese demarcate</b>	19
<b>2</b>	Essa comprende l'obbligo di rendere effettivamente senza pericolo il <b>bordo della pista</b> nei luoghi dove esiste un pericolo di caduta oppure laddove si trovano altre particolari fonti di pericolo.	<b>bordo della pista</b>	20
<b>3</b>	Se la <b>pista</b> , così come é stata battuta all'inizio, si <b>amplia</b> , l'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione si estende in misura corrispondente.	<b>ampliamento della pista</b>	21
<b>4</b>	Eccezionalmente, l'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione si estende al di là del bordo della pista e comprende il <b>settore immediatamente adiacente alla pista</b> , quando vi si trovano degli ostacoli che si presentano come delle insidie o altre particolari fonti di pericolo. Questo settore immediatamente adiacente alla pista può essere al massimo una zona strettamente limitata di circa due metri (larghezza di una curva corta). Non è necessario creare dei veri spazi per le cadute.	<b>settore immediatamente adiacente alla pista</b>	22
<b>5</b>	L'estensione dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione come definito ai punti da 2 a 4 non concerne gli itinerari.	<b>itinerari</b>	23

## 2. La pianificazione delle discese

### a) Concetto

- 24 Per pianificazione, si intende la **progettazione di base**, i **lavori di messa in opera e di costruzione**, lavori da effettuare in un'unica volta durante l'estate. Nella pianificazione delle discese si effettuano, in particolar modo, i seguenti lavori: apertura dei corridoi nel bosco, costruzione degli spiazzi di manovra e dei sentieri, esplosione di rocce, eliminazione di ostacoli inutili, come basi in cemento di sciovie soppresse o spostate, costruzione di ponti, di sottopassaggi e di gallerie, movimenti di terra.

### b) Numero di piste e larghezza delle piste

- 25 Le piste devono essere preparate in numero e in larghezza sufficiente per fare in modo che la loro capacità corrisponda alla portata degli impianti a fune.
- 26 Per ogni zona servita da un impianto a fune, bisogna mettere a disposizione **almeno una pista**. Per quanto riguarda il trasporto di utenti delle discese nelle **regioni di alta montagna prive di piste**, si veda il N. 204 segg. qui di seguito.

### c) Pianificazione degli itinerari

- 27 La pianificazione degli itinerari viene effettuata per sciatori e snowboarder esperti.

### d) Sentieri

- 28 **Le nuove pianificazioni di sentieri** non devono presentare una pendenza superiore al 10% e devono avere almeno cinque metri di larghezza. Nei luoghi dove la topografia esige che determinati settori siano più ripidi, devono essere creati **degli spazi appropriati per permettere la frenata**. Se i sentieri non possono essere costruiti in maniera sufficientemente larga, la pendenza deve essere diminuita in modo adeguato.

**I sentieri sono chiaramente delimitati dai bordi**. In questo modo, sono richieste le misure di sicurezza sui bordi solo se vi è l'esistenza di pericoli rilevanti o particolari, come delle curve strette o dei burroni. Contrariamente, non è necessario assicurare delle pendenze normali.

### 3. La demarcazione delle discese

#### a) Scopo della demarcazione

Le piste, gli itinerari e i sentieri presentano due tratti comuni: la demarcazione e la protezione contro i pericoli della montagna. 29

La demarcazione deve avere una funzione di protezione e una funzione di orientamento. 30

Le piste, gli itinerari e i sentieri devono essere demarcati in maniera che anche con scarsa visibilità l'utente possa trovare la strada che conduce alla stazione a valle. Questa è la **funzione di protezione**. 31

La **funzione di orientamento** consiste, da un lato a permettere agli utenti di riconoscere, prima d'intraprendere una discesa, se si trovano al punto di partenza di una pista o di un itinerario, dall'altro ad informarli sul grado di difficoltà di una pista. (cfr. N. 50 segg. qui di seguito). 32

#### b) Modo di demarcare

Le piste e gli itinerari devono essere demarcati in modo diverso. 33

A dipendenza del loro grado di difficoltà, le **piste** sono demarcate in **blu, rosso o nero** (cfr. N. 52 segg. qui di seguito). 34

Le piste devono essere demarcate o **al centro della pista** oppure **da entrambi i lati**. 35

Le zone collegate fra di loro attraverso degli impianti a fune, delle piste o dei sentieri devono essere demarcate il più uniformemente possibile.

Se la demarcazione è collocata da entrambi i lati, essa lo deve essere in maniera diversa dal lato destro e dal lato sinistro della pista, affinché gli utenti possano distinguere senza alcun dubbio i due lati della pista. 36

Sulle piste dove la demarcazione è collocata al centro della pista, le traverse possono essere demarcate **dal lato a monte**, per evitare che i paletti di demarcazione siano danneggiati da veicoli battipista che scivolano lateralmente. 37

- 38 Sulle **tavole d'orientamento e su quelle panoramiche**, così come nei prospetti pubblicitari contenenti i piani delle piste, é indispensabile indicare in modo chiaro se nella zona in questione é stata impiegata la demarcazione al centro della pista oppure la demarcazione bi-laterale e precisare, in caso di demarcazione bi-laterale, in cosa le indicazioni del bordo destro della pista si differenziano da quelle del bordo sinistro.

Se nelle zone collegate fra loro la demarcazione é collocata in parte al centro e in parte sui due lati, é inoltre importante che nella zona venga attirata l'attenzione sul cambiamento fra l'uno e l'altro dei sistemi di demarcazione.

- 39 **Gli itinerari** devono essere demarcati **in giallo al centro**. Essi possono essere delimitati dai due lati. Per evitare confusione con la segnaletica indicante i sentieri di turismo pedestre, devono essere prese delle precauzioni appropriate (per esempio segnaletica coperta o voltata). Non vi é una classificazione secondo il grado di difficoltà.
- 40 Per fare in modo che la demarcazione possa venir garantita anche con una pessima visibilità, essa deve essere completata con un **colore arancione fosforescente**. Per fare ciò conviene, o rivestire parzialmente i paletti di demarcazione con un colore fosforescente, oppure munirli di segnaletica supplementare corrispondente o, rispettivamente, di strisce fluorescenti.
- 41 **I luoghi critici** delle discese demarcate, per esempio le biforcazioni o gli incroci, devono essere l'oggetto di una **demarcazione particolarmente curata e devono essere segnalati**.
- 42 **La demarcazione delle piste, itinerari e sentieri é assolutamente indispensabile**. Le imprese non possono sottrarsi in nessun caso all'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione non demarcando piste, itinerari e sentieri. Se un'impresa trascura la demarcazione e un incidente ne é la conseguenza, questa omissione può provocare conseguenze sia sul piano civile che sul piano penale.

### c) Delimitazione laterale delle piste

- 43 Se delle circostanze particolari lo esigono, le piste devono venire delimitate lateralmente, per esempio prima e all'altezza di passaggi stretti, prima delle barriere in caso di pericolo di caduta, o ancora alla biforcazione di una «pista» selvaggia pericolosa. Sui ghiacciai, le piste devono sempre essere delimitate dai due lati.
- 44 Se delle piste sono delimitate lateralmente, da sbarramenti, da barriere o anche a causa di condizioni topografiche, esse possono comunque venir demarcate lateralmente, nonostante si applichi il principio di demarcazione al centro.

Sulle piste dove è collocata la demarcazione bilaterale, questa indica i bordi della pista. Le piste sono così delimitate lateralmente. 45

#### **d) Numerazione della demarcazione**

Di principio non esiste nessun obbligo di numerare la demarcazione. 46

La numerazione è raccomandata nelle regioni da sport sulla neve che comprendono delle lunghe piste o degli itinerari che non sono paralleli, poiché ciò può facilitare il compito del servizio di soccorso. 47

Se la demarcazione è numerata, la numerazione deve essere effettuata in maniera continua, dal basso verso l'alto. 48

Se diverse piste utilizzano lo stesso tracciato o se esse si incrociano, è dunque raccomandato, nell'interesse del servizio di soccorso, di dare un nome particolare ai luoghi cruciali. 49

#### **e) Classificazione a partire dal grado di difficoltà**

La classificazione a partire dal grado di difficoltà fa parte della corretta pianificazione di una pista. Prima d'intraprendere una discesa, l'utente deve avere la possibilità di conoscere in maniera approssimativa le esigenze che gli saranno richieste. 50

La classificazione a partire dal grado di difficoltà si effettua sulla base di condizioni normali. Il criterio generale di questa classificazione si basa sulla topografia. L'utente deve tenere conto del fatto che delle condizioni meteorologiche o d'innevamento sfavorevoli aumentino la difficoltà. 51

La classificazione è effettuata a partire dai seguenti **valori**:

**Piste facili = colore blu** 52

Le piste blu devono avere una pendenza longitudinale e trasversale che non superi il 25%, ad eccezione di piccoli settori di aree con ottima visibilità.

**Piste di media difficoltà = colore rosso** 53

Le piste rosse devono avere una pendenza longitudinale e trasversale che non superi il 40%, ad eccezione di piccoli settori di aree con ottima visibilità.

**Piste difficili = colore nero** 54

Le piste che superano i valori massimi ammessi per le piste rosse devono essere indicate come piste nere.

#### f) Controllo della demarcazione

- 55 Le demarcazioni devono essere controllate e mantenute in buono stato durante tutta la stagione, in particolar modo dopo la battitura delle piste e dopo delle importanti nevicate.

#### 4. La battitura e la costruzione delle discese

##### a) La battitura

- 56 Precedentemente alla prima apertura al pubblico, come dopo ogni nevicata importante, una pista deve essere battuta (preparata).

##### b) Recinzioni, in particolare gli steccati in legno e filo spinato

###### aa) Nella zona delle piste

- 57 Precedentemente alla prima entrata in servizio, gli steccati che si trovano sul tracciato delle piste devono essere abbassati e devono essere create delle aperture adeguate alla frequentazione della pista. In alcuni cantoni, per esempio San Gallo, Vaud e Vallese, il proprietario è tenuto, per legge, a rimuovere provvisoriamente le recinzioni che ostacolano la pratica degli sport sulla neve.
- 58 Anche nei cantoni in cui esiste l'obbligo legale di rimuovere le recinzioni, le imprese sono tenute, in virtù dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione, a controllare che i proprietari abbiano effettuato in modo corretto il loro lavoro.

###### bb) Nella zona degli itinerari

- 59 Le recinzioni che si trovano nell'**immediata vicinanza dei paletti di demarcazione** o all'interno delle delimitazioni laterali, devono essere soppresse.

##### c) Zone a bassa velocità

- 60 I settori di pista molto frequentati, così come i luoghi chiave, possono essere dichiarati **zone a bassa velocità** per mezzo di strisce di segnaletica «RALLENTARE».

#### d) Installazioni speciali

Le installazioni speciali, come i fun parks e gli half pipes, devono essere separate dalle discese e segnalate in modo chiaro. 61

L'accesso a tali installazioni deve essere segnalato per mezzo di parole o simboli, in modo che ogni utente riconosca che queste installazioni sono state create per gli snowboarder e gli specialisti. L'accesso deve essere completato dall'indicazione «**Utilizzo solamente dopo ricognizione preliminare**». 62

Le installazioni speciali possono essere indicate sui mezzi di orientamento. 63

Per quanto concerne l'utilizzo delle installazioni speciali, il principio di responsabilità personale si applica come su qualsiasi altra discesa demarcata (cfr. N. 1 e 14 qui sopra). Dunque, indicazioni quali «**Utilizzo a vostro rischio e pericolo**» o altre analoghe, sono assolutamente da evitare. 64

Anche per gli utenti di installazioni speciali fanno fede le 10 regole di condotta FIS (cfr. N. 15 qui sopra).

#### e) Sentieri

La preparazione e la sistemazione dei sentieri esige una particolare attenzione. 65

### 5. Il controllo delle discese

#### a) Concetto e funzione

Considerato l'obbligo di **manutenzione** (cfr. N. 70 segg. qui di seguito) e di **segnaletica** (cfr. N. 78 segg. qui di seguito), le piste e gli itinerari devono essere controllati. 66

Per ciò che concerne l'**ultimo controllo e il servizio d'ordine sulle discese**, cfr. N. 167 segg. e 173 segg., qui di seguito. 67

- 68 Fanno parte **del controllo generale dello stato delle piste**, il controllo della demarcazione e della segnaletica già collocata (cartelli d'indicazione, cartelli di pericolo, tavole di avvertimento e di chiusura, compresi sbarramenti e barriere), così come la constatazione di nuove fonti di pericolo sulla pista, ai bordi della pista e nel settore immediatamente adiacente (ostacoli naturali o artificiali, lastre di ghiaccio, settori dove manca la neve, cumuli di neve), che spettano al responsabile della sicurezza ed esigono misure speciali o determinati lavori di manutenzione (cfr. N. 70 segg., così come N. 86 segg. qui di seguito).

#### **b) Frequenza e momento dei controlli**

- 69 I controlli devono essere eseguiti ogni volta che il responsabile della sicurezza suppone, sulla base di condizioni concrete a lui conosciute (topografia, condizioni atmosferiche, frequentazione delle piste), che sono sopraggiunti dei cambiamenti, i quali possono creare una fonte di pericolo sulla pista.

### **6. Manutenzione delle piste**

#### **a) Scopo ed estensione**

- 70 Le piste devono essere conservate in buono stato, in modo adeguato alla capacità di trasporto.
- 71 La manutenzione comprende come priorità **la rimozione** degli ostacoli che è possibile eliminare e che sono apparsi dopo la costruzione della pista, così come **la segnaletica** degli ostacoli che non possono essere eliminati, quali le basi in cemento, fontane, fossati, linee aeree di un'altezza insufficiente, pali del telefono, piloni per le condotte aeree, piloni delle sciovie e delle teleferiche, impianti d'innervamento, muri, pozzi, cavalcavia e sottopassaggi, passaggi stretti, tronchi d'albero, ceppi, letti di ruscelli, pietre e blocchi di roccia particolarmente pericolosi, che anche facendo prova dell'attenzione richiesta dalle circostanze, possono non essere facilmente visti dall'utente delle piste e costituiscono dunque per lui delle vere e proprie insidie.
- 72 **La pista come era preparata in origine** deve dare il criterio dei lavori di manutenzione da eseguire. Il responsabile della sicurezza deve, per quanto possibile, mantenere le condizioni iniziali.
- 73 La manutenzione si estende anche alle costruzioni erette sulle piste, per esempio i ponti, i sottopassaggi e le gallerie.

## b) Preparazione meccanica delle piste

Le piste devono essere preparate per mezzo di veicoli battipista. La preparazione a mano, con sci o pale, è possibile al massimo su piccoli settori. 74

Dopo delle nevicate, le piste nere possono essere lasciate per al massimo due giorni nel loro stato naturale, al fine di mettere a disposizione degli utenti, oltre agli itinerari, delle discese di neve fresca. E' dunque necessario rendere gli utenti attenti al fatto che le piste nere non sono ancora state sistemate.

## c) Dossi e conche

La questione di sapere se si vogliono far sparire i **dossi** formati dagli utenti durante l'inverno sulle piste molto frequentate e che presentano una forte pendenza, deve essere risolta a dipendenza del grado di difficoltà della pista. Quanto più questa è difficile, meno l'eliminazione di certi ostacoli s'impone, poiché questi vengono appunto ricercati dall'utente che dispone di una buona tecnica e di una buona condizione fisica. 75

I **buchi**, che degli utenti hanno lasciato dietro di loro cadendo, fanno parte degli inevitabili pericoli che si incontrano scendendo da una pista. Gli altri utenti delle piste ne devono tener conto. 76

## d) Settori privi di neve, ghiacciata o soffiata dal vento

La sistemazione o la riparazione di settori privi di neve, ghiacciata o soffiata dal vento deve essere eseguita in funzione delle particolarità di luogo e di tempo. Tali fonti di pericolo devono essere eliminate specialmente nei **luoghi veramente cruciali** di una pista, come i passaggi stretti, gli spiazzati e i piazzali di manovra, gli incroci con altre discese, strade, ferrovie e sciovie. A dipendenza della stagione e delle condizioni atmosferiche, tali luoghi devono essere sorvegliati in modo più assiduo. 77

## 7. La segnaletica

La segnaletica sulle piste deve essere conforme alle **Direttive della SKUS**. Queste operano una distinzione fra cartelli di pericolo, di avvertimento, di chiusura e d'indicazione. 78

I **pericoli** devono essere indicati con i colori **giallo/nero**. 79

- 80 Al contrario della demarcazione, i cartelli non devono portare **nessuna pubblicità** e devono essere collocati in modo da rivolgersi esclusivamente agli utenti degli impianti di sport sulla neve e non devono riferirsi in nessun caso agli utenti della strada. Quest'ultimo principio è valido specialmente per i cartelli di pericolo.
- 81 In materia di **segnaletica**, i due concetti di sbarramento e di barriera sono definiti come segue:
- 82 **Lo sbarramento** è un'installazione ottica, che non è fissa e che può essere aggirata in ogni momento.
- 83 **La barriera** è una costruzione inamovibile, che impedisce qualunque circolazione nella zona pericolosa.
- 84 Per ciò che riguarda la barriera come **misura di protezione contro i pericoli di caduta**, cfr. N. 147 segg. qui di seguito.
- 85 **Importante:** La segnaletica raggiunge il suo scopo solo se non è possibile spostarla facilmente e se corrisponde alle effettive condizioni del momento.

## **8. Misure per la protezione degli utenti delle discese riguardo agli ostacoli artificiali o naturali**

### **a) Sulle piste**

- 86 Qui di seguito sarà fatta una distinzione fra gli ostacoli che è possibile rimuovere e quelli che invece non possono essere spostati.

Sulle piste, al bordo della pista e sul settore immediatamente adiacente bisogna

- 87 aa) eliminare gli ostacoli che si possono rimuovere e che l'utente non può scorgere facilmente anche facendo prova dell'attenzione richiesta dalle circostanze e che, partendo, gli si presentano come delle vere e proprie insidie;

bb) **segnalare gli ostacoli che non possono essere rimossi**, come le basi in cemento, le fontane, i fossati, le linee aeree di un'altezza insufficiente, i pali del telefono, i piloni delle linee elettriche, i piloni delle sciovie e delle teleferiche, gli impianti d'innevamento, i muri, i pozzi, i cavalcavia o i sottopassaggi, i passaggi stretti, i tronchi e i ceppi d'albero, i letti di fiumi, le pietre particolarmente pericolose o i blocchi di roccia. Se il responsabile della sicurezza è prudente e attento ai suoi doveri di servizio, non si accontenterà di segnalare gli ostacoli visibili di questa natura, ma li farà anche imbottire o li renderà inoffensivi attraverso degli sbarramenti. 88

Al momento dei controlli, conviene avere un'attenzione particolare per cartelli e tavole. Se si tratta di ostacoli isolati, come tronchi d'albero e blocchi di roccia, la situazione può evolvere rapidamente a dipendenza dell'altezza della neve. Il responsabile della sicurezza ne deve tenere conto. 89

## b) Sugli itinerari

Il dovere di assicurare la sicurezza della circolazione sugli itinerari comprende, oltre alla demarcazione e alla protezione contro i pericoli di valanghe o di cadute, **l'eliminazione degli ostacoli che si possono rimuovere, così come la segnalazione di quelli che non possono venir spostati, che sono stati creati dall'uomo e che sono altrettanto insidiosi**, quali fili di ferro, cavi, listelli di legno, muri e pozzi, **che si trovano nelle immediate vicinanze delle demarcazioni o vicino alle delimitazioni laterali, fra il terreno naturale e la superficie della neve**. D'altronde l'obbligo di eliminare tali ostacoli si valuta a dipendenza delle condizioni topografiche. Si tratta di vere e proprie **trappole** che si caratterizzano per il fatto che l'utente delle discese non può scorgerele, o in ogni caso, non in tempo utile. 90

In quanto agli **ostacoli naturali**, come le pietre e i tronchi d'albero, l'utente deve tenere conto della loro presenza sugli itinerari. 91

**Sugli itinerari, la demarcazione e la segnaletica devono essere controllate.** 92

## c) Passaggi stretti

I passaggi stretti, come ponti, sottopassaggi, sentieri incavati, corridoi nelle foreste e aperture nelle recinzioni, devono essere segnalati per mezzo del cartello di pericolo 6 (passaggio stretto). 93

- 94 Prima di passaggi stretti e nel luogo dove questi si trovano, le piste devono essere demarcate in maniera particolarmente precisa e, eventualmente, delimitate lateralmente (cfr. N. 43, qui di seguito).
- 95 I passaggi stretti particolarmente pericolosi, per esempio quelli che sono poco visibili, devono essere resi più sicuri per mezzo di una chicane (cfr. N. 97 segg. qui sopra).

#### **d) Incroci di discese da sport sulla neve**

- 96 Gli incroci di discese devono essere indicati per mezzo del cartello di pericolo 7 (incroci). Le demarcazioni devono essere posizionate strette le une alle altre e, all'occorrenza, provviste di frecce indicanti la direzione (segnale 3 della SKUS).

#### **e) Incroci con strade**

- 97 Le discese demarcate che incrociano strade aperte al traffico pubblico presentano una fonte di pericolo. Tali incroci dovrebbero essere evitati al momento della pianificazione delle piste; se ciò é veramente impossibile, essi devono essere segnalati e resi inoffensivi. Lo si può fare **costruendo una chicane**. La chicane da edificare prima della strada deve essere costruita in modo che l'utente della discesa arrivi al punto d'incrocio con una velocità quasi nulla.
- 98 **Importante:** Anche i passaggi resi inoffensivi dalla costruzione di chicane devono essere segnalati per mezzo del cartello di pericolo 7 della SKUS (incrocio) e attraverso la tavola complementare 7b (incrocio con strada).
- 99 Se un incrocio, reso inoffensivo attraverso una chicane e indicato con i cartelli sopraccitati, può essere **visto solo difficilmente** dagli utenti della discesa e dagli automobilisti (per esempio un incrocio nel mezzo di una foresta con una strada molto frequentata al di fuori della zona da sport sulla neve propriamente detta, oppure un incrocio con una strada di transito sinuosa nelle immediate vicinanze di una stazione a valle di una stazione di sport invernali), e se le condizioni topografiche impediscono praticamente sia lo spostamento della pista, che la costruzione di un passaggio superiore o inferiore, e se la costruzione di un passaggio che alteri il livello non può essere preteso per ragioni finanziarie, i responsabili della sicurezza devono rivolgersi alle autorità di polizia competenti per luogo e materia. Questi dovranno decidere se un cartello particolare deve essere installato sul bordo della via pubblica.

## f) Incroci con ferrovie e sciovie

Il Regolamento che concerne la costruzione e la gestione di impianti a fune e sciovie senza concessione federale (edizione 1991), dispone ciò che segue: 100

«Gli incroci allo stesso livello delle discese di sci devono essere, nel limite del possibile, evitati. Là dove essi sono autorizzati, la sicurezza di coloro che utilizzano l'impianto o la discesa di sci deve essere garantita attraverso delle misure adeguate, come una segnaletica o degli indicatori di direzione.»

Per segnalare tali incroci, bisogna utilizzare il cartello 7 della SKUS (incrocio), accompagnato dalla tavola complementare 7a (incrocio con sciovia). 101

Se l'incrocio é **difficile da vedere**, esso deve inoltre essere reso inoffensivo attraverso una chicane (cfr. N. 97 segg. qui di seguito). 102

In prossimità di **sciovie doppie**, le discese demarcate devono essere pianificate in maniera che esse non taglino le tracce di risalita. 103

## g) Aree di decollo e di atterraggio per i velodeltisti ed i parapendisti

Secondo l'art. 8 cpv. 1 dell'Ordinanza sulle categorie speciali di aeromobili, del 24 novembre 1994 (RS 748.941), i piloti di deltaplani e di parapendii non devono partire **né atterrare su delle piste da sci**. Nella misura in cui le imprese responsabili di assicurare la sicurezza della circolazione pianificano delle aree di decollo e di atterraggio per velodeltisti e parapendisti, queste devono essere chiaramente separate dalle discese da sport sulla neve, segnalate attraverso il cartello d'indicazione 21 e protette contro il pericolo di valanghe. Esse possono essere menzionate sulle tavole e sui dispositivi d'orientamento. 104

## h) Veicoli battipista

I veicoli a motore costituiscono dei corpi estranei sulle piste i quali creano dei particolari pericoli per l'utente. Per questo motivo le piste devono essere preparate, per quanto possibile, **al di fuori delle ore di funzionamento degli impianti a fune**. 105

- 106 Se i veicoli battipista sono messi in servizio **durante le ore di funzionamento degli impianti a fune** e se l'utilizzo di macchine crea un maggiore pericolo in alcuni luoghi dove non vi è una buona visibilità o in certi settori stretti, il responsabile della sicurezza deve vegliare, attraverso delle misure di sicurezza appropriate, che nessun utente delle piste sia messo in pericolo. Le misure da prendere nell'ambito dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione dipendono **dalla frequentazione della pista, dalle condizioni topografiche, dalla visibilità, dallo stato della neve e dal pericolo di valanghe**. Le misure che entrano in considerazione sono le seguenti:
- chiusura provvisoria, totale o parziale, dei settori esposti alle valanghe, dove la visibilità non è buona o la pista è stretta;
  - avvertimento degli utenti delle piste attraverso il personale di sorveglianza;
  - avvertimento degli utenti delle piste attraverso il collocamento del cartello di pericolo 4 (veicoli battipista) con segnale luminoso lampeggiante;
  - avvertimento degli utenti delle piste attraverso il collocamento del cartello di pericolo 4 senza dispositivo complementare;
  - avvertimento degli utenti delle piste attraverso il collocamento di un «Triopan» (cartello pieghevole): cartello di pericolo avente sui tre lati la scritta «cingolati», o un disegno corrispondente.
- 107 A causa dell'elevato rischio di incidente, i **veicoli battipista equipaggiati di argani o di frese frontali** devono essere utilizzati solo al di fuori delle ore di funzionamento degli impianti a fune o su delle piste, o settori di piste, sbarrate.
- 108 Una volta terminato il lavoro degli apparecchi, gli sbarramenti, le barriere e i cartelli di pericolo utilizzati devono, in virtù del principio dell'attualità dell'avvertimento, essere **immediatamente** rimossi.
- 109 Le **luci di pericolo gialle** devono essere accese sui veicoli battipista in attività dal momento in cui questi ne sono equipaggiati. Per fare in modo che questi veicoli possano essere scorti con maggiore facilità, è raccomandato di munirli di **strisce adesive visibili da lontano o di colori visibili**.
- 110 Il 14 febbraio 1968, il Dipartimento federale di giustizia e polizia ha emanato delle istruzioni relative all'ammissione di veicoli cingolati e di slitte rimorchiate, completate dalle istruzioni di servizio del 13 settembre 1982. Attraverso queste istruzioni, sono state precisate le esigenze tecniche per i veicoli per le piste da neve iscritti nell'ordinanza concernente le esigenze tecniche richieste per i veicoli stradali OETV (RS 741.41). Secondo le direttive del 14 febbraio 1968, i veicoli cingolati circolanti sulle discese da sport sulla neve sono sottoposti alla legislazione sulla circolazione stradale. Alla nota marginale **«Trasporto di persone»** (veicoli di salvataggio), il n. 141 delle istruzioni sopraccitato dispone quanto segue:

«Sui ponti di carico e benne dei veicoli cingolati possono essere trasportate persone secondo le disposizioni dell'art. 61 ONC. Non occorre un permesso dell'autorità per un trasporto eccezionale di feriti e di persone nel caso di [decisione secondo l'art. 97, cpv. 1, ONC]. Per contro, i veicoli che eseguono regolarmente questi trasporti o che sono previsti per questo uso, devono essere muniti dei sedili e dei lettini nonché dei mezzi di protezione necessari ad essere esaminati con tali dispositivi.

Data la ridotta velocità dei veicoli cingolati, non sono ammessi i dispositivi speciali d'avvertimento (luce blu e tromba a due toni) previsti per i veicoli con diritto di precedenza.»

L'art. 71, cap. 1 ONC dispone che i conducenti di veicoli a motore non devono rimorchiare, tirare o spingere né veicoli, né altri oggetti. La seconda frase vieta espressamente **di tirare degli sciatori, delle slitte di sport e altri veicoli analoghi**. Secondo l'art. 71, cap. 2 ONC l'**autorità cantonale** può comunque autorizzare il rimorchio di sciatori dove si praticano gli sport invernali. 111

## 9. Misure di protezione degli sportivi della neve contro i pericoli della montagna

### a) Pericolo di valanghe

#### aa) Terminologia

Le **valanghe** sono delle masse di neve che scivolano dai pendii o che precipitano in burroni. Esse dipendono dalla configurazione del terreno (inclinazione del pendio da 28° a 55° circa), dalla natura e dalla copertura del terreno, dalla massa di neve, dallo strato di neve fresca, dal vento e dalla differenza di temperatura, così come dal soleggiamento. 112

Si parla di **pericolo di valanghe** quando delle masse di neve minacciano di scendere su tutti i pendii scoscesi di una determinata regione, anche senza l'intervento dell'uomo. Il pericolo di valanghe è suddiviso su cinque livelli di pericolo, in funzione della probabilità di sganciamento. 113

#### bb) Valutazione affidabile del pericolo di caduta di valanghe

La ricerca scientifica, che in Svizzera è condotta soprattutto dall'Istituto federale per gli studi della neve e delle valanghe (SLF), permette di procedere ad un esame della situazione in maniera piuttosto affidabile, per quanto riguarda il pericolo di valanghe. 114

- 115 Di principio **le piste devono essere pianificate** in modo che esse, quando le **condizioni invernali** sono **normali**, siano al riparo da valanghe. Ma non é certamente possibile arrivare ad un'assoluta sicurezza nei confronti del pericolo di valanghe e dello scivolamento di lastroni di neve sulle discese demarcate. Le perizie che esige l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) nella procedura per l'ottenimento delle concessioni, e alle quali il richiedente deve procedere per ciò che concerne la sicurezza del progetto presentato attraverso l'Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe (SLF), si esprimono non solo in quanto alle possibili misure di protezione, ma anche per ciò che concerne la pianificazione dell'ubicazione delle piste.
- 116 La sicurezza riguardo al pericolo di valanghe presuppone un esame costante e preciso delle condizioni meteorologiche e dello stato della neve, sia a livello generale che locale. L'istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe (SLF), con l'aiuto di circa 80 stazioni d'osservazione (posti esterni) ripartiti su tutta la regione Alpina e Prealpina, emette regolarmente dei bollettini di valanghe. Nel periodo invernale un bollettino di valanga appare quotidianamente, mentre durante il resto dell'anno viene emesso a dipendenza dei bisogni. Il bollettino di valanga dà una visione d'insieme della situazione generale nelle differenti regioni, nei settori in quota o scoscesi; informazioni completate attraverso le indicazioni sullo sviluppo prevedibile a corto termine. Il bollettino di valanghe può essere ottenuto in **ogni momento al numero di telefono 187** oppure **sul teletext TSI p. 187, al numero di fax 0900 59 20 22** (più numeri) o su **Internet** sotto [www.slf.ch](http://www.slf.ch) e [www.swiss-snow.ch](http://www.swiss-snow.ch).
- 117 Gli organi responsabili della sicurezza della circolazione devono basarsi su queste valutazioni **generali** della situazione, alle quali la giurisprudenza attribuisce un valore estremamente importante nella valutazione di casi di diritto civile e penale.
- 118 **L'esame di pericolo locale** di valanga deve essere effettuato da uno specialista che conosca particolarmente bene le condizioni locali; oltre alla sua **esperienza locale**, egli dovrà tener conto degli **elementi** seguenti:
- condizioni topografiche (esposizione dei pendii, copertura del suolo, pendenza, forma);
  - densità delle precipitazioni (neve fresca) e struttura dello strato nevoso;
  - influenza del vento (direzione, forza, accumulo di neve, manto nevoso depositato sotto vento);
  - temperatura e irradiazione (metamorfosi distruttiva dei cristalli di neve fresca, scioglimento in primavera dello strato superiore duro, masse di neve, di ghiaccio e di pietre che si staccano dai pendii scoscesi rocciosi, formazione di brina di superficie, gradiente di temperatura all'interno dello strato di neve);
  - analisi delle valanghe e rapporto.

cc) Discese demarcate (piste, itinerari e sentieri)	
Le discese esposte al pericolo di valanghe devono essere <b>immediatamente</b> sbarrate.	119
Se tutte le piste servite da una sciovia devono essere sbarrate, <b>l'impianto deve essere messo fuori servizio</b> . Le imprese di impianti a fune che hanno un orario da rispettare devono proibire ai loro clienti di prendere con loro l'equipaggiamento sportivo.	120
Secondo l'art. 3 cap. 1 dell'Ordinanza sul trasporto pubblico del 5 novembre 1986 (RS 742.401), le imprese che beneficiano di una concessione federale hanno il diritto, <b>in caso di pericolo di valanghe, di rifiutare il trasporto</b> di persone equipaggiate per praticare uno sport invernale.	121
Le discese demarcate, quando sono chiuse, devono essere indicate come sbarrate sulle tavole di orientamento poste nelle stazioni (cartello 20 della SKUS). A questo scopo conviene utilizzare dei <b>cartelli fissi di divieto di colore rosso</b> o accendere dei <b>segnali luminosi rossi</b> .	122
Già alla <b>partenza</b> , rispettivamente alla <b>biforcazione</b> , di una discesa aperta, gli utenti devono essere resi attenti alla chiusura della pista, e questo attraverso la tavola di sbarramento 13 della SKUS. E' raccomandato sbarrare la partenza, rispettivamente la biforcazione, in maniera perfettamente visibile e riconoscibile senza equivoci per nessuno, per mezzo di corde o di catene in materia sintetica come quelle che si trovano usualmente in commercio, con l'aggiunta di bandierine 9 della SKUS.	123
Riassumendo, bisogna attenersi alla regola che non é sufficiente indicare la chiusura sulla tavola di orientamento, rispettivamente sulla tavola d'indicazione, ma bisogna indicarla anche sul <b>territorio</b> . Solo in questa maniera si avrà la certezza che l'utente medio, a cui i luoghi non sono familiari, sia pienamente cosciente del pericolo che lo minaccia.	124
Nel caso in cui venga disposta la chiusura di una pista durante la giornata, il responsabile della sicurezza ha l'obbligo di effettuare <b>un controllo</b> , nel corso del quale deve esortare gli utenti che si trovano ancora sulla discesa a lasciare la zona pericolosa.	125
Una particolare attenzione deve essere osservata al momento <b>dell'impiego di veicoli battipista</b> su terreni che presentano un potenziale rischio di valanga.	126
Una discesa sbarrata può essere riaperta alla circolazione solo dopo che il responsabile della sicurezza si é assicurato che non vi è più nessun pericolo, eventualmente dopo uno sganciamento artificiale di valanga (su questo cfr. N. 138 segg. qui di seguito).	127

dd) Sentieri d'accesso e di collegamento

128 L'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione si estende anche ai sentieri d'accesso e di collegamento che portano ai diversi impianti a fune.

ee) Zona non controllata da sport sulla neve (comprese le «piste» selvagge, le varianti e le Freeride Areas)

129 Per avvertire gli sportivi della neve che, al di fuori delle discese demarcate, praticano nella zona non controllata bisogna, almeno ad ogni **stazione di raccordo**, esporre la **tavola di avvertimento 8 della SKUS** e completarla, se è il caso, mettendo in funzione il **segnale luminoso lampeggiante in caso di valanga (cartello 8a della SKUS)**. I luoghi da cui partono le «piste» selvagge e le varianti regolarmente percorse devono essere sempre indicati con la **tavola di avvertimento 12 della SKUS**. Se il pericolo di valanghe è considerevole potrà essere **eccezionalmente** necessaria una **barriera**.

130 Deve essere considerato come **elevato** ogni pericolo di valanghe **a partire dal livello di pericolo 3**, secondo la classificazione dell'Istituto federale per lo studio della neve e delle valanghe (SLF); cfr. su questo argomento la guida all'interpretazione del Bollettino svizzero delle valanghe.

131 La regola d'oro e quella dell'**attualità dell'avvertimento**. Per evitare che i cartelli di pericolo di valanghe e le luci intermittenti che segnalano le valanghe perdano la loro efficacia, essi devono essere **immediatamente** tolti o disinseriti dal momento in cui non vi è più nessun pericolo.

ff) Freeride Checkpoints

132 Per i Freeriders è possibile installare dei cartelli d'informazione particolari chiamati Checkpoints. Questi devono contenere delle **informazioni emananti dalle autorità competenti**, come il bollettino di valanghe e di aiuti d'interpretazione dell'Istituto federale per la neve e le valanghe **SLF** e i consigli della Commissione svizzera per la prevenzione degli infortuni su discese da sport sulla neve **SKUS**. Sono opportune anche indicazioni che concernono le possibilità di formazione presso il **CAS** e presso scuole di sport sulla neve.

133 I Checkpoints devono essere muniti del **segnale luminoso lampeggiante in caso di valanghe** e informare che la luce intermittente inserita significa **pericolo di valanghe a partire dal livello 3** (marcato o forte pericolo di valanghe).

134 I Checkpoints devono **chiaramente avvertire** che gli sportivi della neve che si trovano nella zona non controllata, lo sono **unicamente a loro proprio rischio e pericolo**.

I Checkpoints devono essere posizionati, in modo analogo alle tavole di orientamento, **alla stazione di partenza** e alle **stazioni più importanti** della zona da sport sulla neve. Essi non devono essere posizionati all'interno delle zone sciabili. 135

I Checkpoints devono essere **presentati in maniera attrattiva** (ben leggibili, strutturati chiaramente in modo che risvegliano la curiosità e che resistano alle intemperie). 136

I Checkpoints non devono contenere **pubblicità**. Se non é possibile evitarla, questa deve essere posizionata ai lati o in basso del cartello, chiaramente distaccata dalle informazioni. 137

#### gg) Sganciamento artificiale di valanghe

Lo sganciamento artificiale di valanghe costituisce un **efficace mezzo di protezione**, a condizione che sia eseguito da uomini del mestiere formati in modo specifico, familiarizzati con le condizioni locali ed equipaggiati con i mezzi tecnici necessari. Le valanghe sono sganciate artificialmente attraverso delle granate a mano, per mezzo di lancia-mine, di multi-tubo, di apparecchi di trasporto e di accensione, attraverso il sistema GAZEX, o ancora per mezzo di esplosivi calati o lanciati dall'alto di teleferiche per il trasporto di persone o di elicotteri. 138

Funivie Svizzere (FUS), in stretta collaborazione con il Centro d'istruzione della Fanteria di Walenstadt, organizza periodicamente dei corsi speciali per tiratori al lancia-mine o al multi-tubo. FUS realizza inoltre dei corsi speciali per l'impiego di esplosivi nello sganciamento di valanghe. 139

Per lo sganciamento di valanghe attraverso esplosivi, le imprese devono assumere **esclusivamente del personale formato in modo completo**, il quale avrà seguito con successo i corsi centrali A e B, nonché il corso per l'impiego di esplosivi per lo sganciamento di valanghe (cfr. i regolamenti FUS corrispondenti). 140

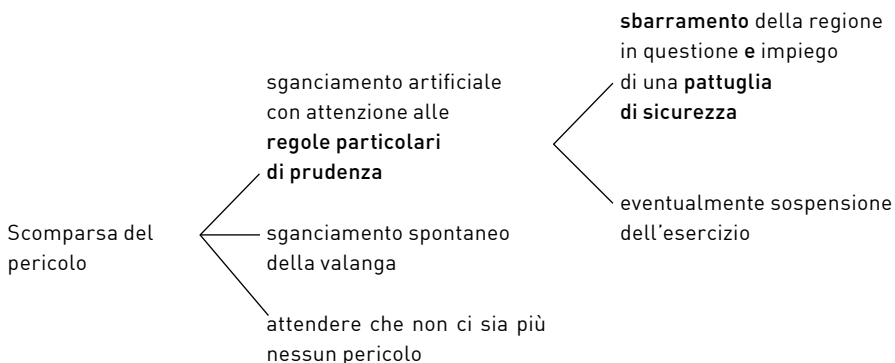
D'altra parte le imprese devono rispettare le istruzioni dell'ufficio federale della formazione professionale e della tecnologia (UFFT) sulla formazione concernente lo sganciamento di valanghe per mezzo di esplosivi e sull'organizzazione degli esami: di conseguenza colui che intende procedere in modo indipendente allo sganciamento di valanghe attraverso armi messe a disposizione dall'esercito (lancia-mine o multi-tubo), deve essere in possesso di un **certificato per l'impiego di esplosivi** rilasciato dall'UFFT per lo sganciamento artificiale di valanghe e disporre di un'**autorizzazione rilasciata dall'esercito per detenere l'arma in questione**. 141

- 142 Le conseguenze dello sganciamento sono talvolta incalcolabili. Colui che sgancia la valanga crea un pericolo elevato. Il responsabile della sicurezza della circolazione deve dunque tener conto delle **particolari regole di prudenza** seguenti:
- 143 La **zona** che può essere toccata dalle masse di neve liberate deve essere **sbarrata in maniera sufficientemente larga** e, a dipendenza delle circostanze, **l'esercizio dell'impresa di trasporto deve anche essere sospeso**. Se l'esercizio non viene sospeso, bisogna assumere, al fianco degli uomini incaricati di provocare le esplosioni, una **pattuglia di sicurezza** con il compito di impedire agli utenti di entrare nelle zone sbarrate.
- 144 Se il tentativo di sganciamento fallisce, il responsabile della sicurezza deve decidere se, considerato questo risultato negativo, se ne può dedurre che il pendio in questione sia momentaneamente al riparo dal pericolo di valanghe. Ciò è il caso quando il tentativo di sganciamento è stato fatto nei punti giusti e con i mezzi appropriati alla situazione concreta. Se comunque sussistono dei dubbi, per esempio al momento di interventi senza possibilità d'osservazione, in luoghi particolarmente esposti o ancora quando perdurano delle neviccate importanti o soffia un forte vento, bisogna allora mantenere chiuse le discese esposte al pericolo, così come le piste di risalita di scivole e i sentieri di accesso e di collegamento.

hh) **Schema** delle misure da prendere sulle discese demarcate (piste, itinerari e sentieri) in caso di pericolo di valanghe:

Chiusura temporanea, eventualmente sospensione dell'esercizio, eventualmente rifiuto di trasporto 145

Percorso di controllo (se la chiusura è stata effettuata **durante il giorno**)



Controllo

Riapertura della pista

**Regola fondamentale:** In caso di dubbio, per esempio al momento d'interventi senza possibilità di osservazione, in luoghi particolarmente esposti, oppure quando perdurano nevicate importanti o se soffia un forte vento, la pista deve essere mantenuta sbarrata (cfr. N. 144 qui sopra)! 146

## b) Pericolo di cadute

I precipizi, le traverse che presentano una forte pendenza, ecc. devono essere segnalati in maniera chiara. 147

Gli utenti delle discese devono essere inoltre protetti contro il pericolo di cadute attraverso **delle solide balaustre, delle reti di protezione o degli impianti analoghi**, nella misura in cui non è possibile evitare il pericolo di cadute nonostante la pianificazione delle piste, degli itinerari e dei sentieri, e il collocamento di una segnaletica adeguata. Il responsabile della sicurezza veglierà che le misure prese restino efficaci **malgrado le variazioni dell'altezza della neve**. 148

- 149 Le gallerie nella roccia, i ponti, i cavalcavia e gli impianti analoghi collocati per facilitare l'utilizzo delle discese devono essere provvisti di **solide barriere che offrano** una protezione efficace contro il pericolo di cadute anche al momento di situazioni d'innevamento variabili (forti nevicate, settori senza neve).

## 10. Pericoli dell'alta montagna, discese sui ghiacciai

- 150 Per ciò che concerne i pericoli maggiori (crepacci e valanghe di ghiaccio), **sui ghiacciai, tutte le discese** – piste e itinerari – devono essere delimitate da ogni lato. I maggiori pericoli esigono da parte del responsabile della sicurezza degli **sforzi particolari** per quanto riguarda la demarcazione, la segnaletica e il controllo.
- 151 Al momento della pianificazione della pista e dell'itinerario, bisogna fare attenzione ai **crepacci e alle valanghe di ghiaccio (seracchi)**. Considerato che solo coloro i quali conoscono bene i ghiacciai sono in grado di valutare questi pericoli in modo relativamente sicuro, bisogna dunque appellarsi a costoro per lo studio del tracciato della pista.
- 152 Le piste e gli itinerari devono essere demarcati in modo chiaro, per mezzo di **paletti ravvicinati e dalle due parti**. In ogni luogo dove l'utente che utilizza correttamente le discese demarcate viene esposto ad un rischio di caduta, come per esempio nelle traverse che presentano una forte pendenza, al di sopra di crepacci, o se esistono delle curve strette prima dei seracchi, devono essere poste delle solide barriere. L'utente deve inoltre **essere reso attento** al pericolo che esiste nel lasciare le piste, e ciò deve essere effettuato tramite una tavola di avvertimento chiara, che ricordi il pericolo di caduta nei crepacci dei ghiacciai al di fuori delle piste. Inoltre la tavola di avvertimento 12a della SKUS deve essere posta sulle tavole d'orientamento e sui cartelli panoramici, così come nelle stazioni a monte: **«Attenzione: Non abbandonare la discesa. Crepacci!»**
- 153 Considerato che le condizioni meteorologiche, il ghiaccio o lo stato della neve possono cambiare da un momento all'altro, le discese sui ghiacciai devono essere **controllate più volte al giorno**, e le fonti di pericolo devono essere l'oggetto **di una costante sorveglianza**. Questa sorveglianza e questo controllo devono essere effettuati da una guida o da una persona particolarmente familiarizzata con le condizioni concrete.
- 154 Si può diminuire il pericolo minando i crepacci pericolosi o collocando delle reti.

## 11. Obbligo di soccorso

### a) Compiti e scopo del servizio di soccorso

Un servizio di soccorso ben organizzato e che dispone di potenti mezzi d'azione costituisce un elemento importante della sicurezza sulle piste. Il servizio di soccorso si occupa dei primi soccorsi e garantisce il trasporto rapido ed efficace degli sportivi della neve feritisi sulle **piste e sugli itinerari di sci**. 155

Secondo le sue possibilità, il servizio di soccorso deve assumersi anche il trasporto di persone vittime d'incidenti in una zona non controllata, nel caso in cui il trasporto non sia garantito dalle colonne di soccorso dal Club Alpino Svizzero, in conformità con il suo regolamento del 13 ottobre 1992 sul servizio di soccorso in montagna. 156

In linea di principio **le spese dell'azione di soccorso** devono essere sostenute dallo sportivo vittima dell'incidente. 157

In conformità al principio generale secondo il quale si deve diminuire, nella misura del possibile, il danno che si é prodotto, **il soccorso di persone gravemente ferite** obbliga a fare ricorso all'intervento di **aeromobili** (aerei, elicotteri). 158

### b) Organizzazione del servizio di soccorso

Il servizio di soccorso incombe all'impresa responsabile della sicurezza sulle piste o ad un'organizzazione adatta incaricata dall'impresa. In ogni caso deve essere presente un **servizio di picchetto**, che possa essere rapidamente e semplicemente raggiunto. 159

Le misure di soccorso devono essere intraprese **esclusivamente da pattugliatori formati specificamente per questo compito**, e che siano equipaggiati di conseguenza. 160

Sempre rispettando il principio di proporzionalità, **il numero di pattugliatori impiegati** deve essere determinato, in maniera generale, a dipendenza delle condizioni concrete e, in particolare, a dipendenza della frequentazione prevedibile delle discese demarcate. 161

### c) Formazione dei pattugliatori

Funivie Svizzere (FUS) organizza dei corsi di formazione centrali e decentralizzati per il servizio delle piste e del salvataggio. Questi corsi sono aperti anche alle imprese che non sono membre dell'associazione. Alle imprese viene raccomandato di facilitare la frequentazione di questi corsi di formazione al loro personale competente. 162

#### d) Equipaggiamento dei pattugliatori

- 163 Al fine di venir riconosciuti dagli utenti, i pattugliatori devono essere chiaramente distinguibili. Essi devono, se necessario, essere equipaggiati di un apparecchio radio, di materiale sanitario e di soccorso. Bisogna consegnare loro una carta di legittimazione con foto.

#### e) Obbligo di assistenza

- 164 La cifra 9 delle regole FIS obbliga ogni sciatore e ogni snowboarder a prestare il proprio aiuto in caso d'incidente.
- 165 In virtù dell'art. 128 del Codice penale svizzero, ognuno ha l'**obbligo legale di prestare soccorso** se ha ferito una persona. Sempre secondo questa disposizione, ognuno è obbligato a prestare soccorso ad una persona in pericolo di vita, qualunque ne sia la ragione.
- 166 La **legge** di alcuni cantoni **impone** alle guide ed ai monitori di sport sulla neve **di prestare il proprio aiuto**.

#### 12. L'ultimo controllo

- 167 Il responsabile della sicurezza deve vegliare, nella misura del possibile, che nessuno resti sulle piste dopo la fine del funzionamento degli impianti a fune o dopo la chiusura di una pista. Dunque, bisogna effettuare un **ultimo controllo, la cui ora deve essere pubblicata**. Il servizio di soccorso può affidare l'ultimo controllo ad altre persone in grado di adempiere questo compito.
- 168 Se le condizioni locali impediscono di effettuare un ultimo controllo su tutte le piste – per esempio a causa della considerevole estensione della zona, la quale comporta numerose piste che conducono a vari luoghi diversi – deve essere presente un **servizio di picchetto permanente**.
- 169 In numerose zone da sport sulla neve si trovano dei **ristoranti e delle possibilità di alloggio, la cui chiusura non può essere ordinata dal responsabile della sicurezza**. Di conseguenza, i clienti di questi stabilimenti si trovano ancora sulle discese demarcate dopo la chiusura dell'esercizio.

Il responsabile della sicurezza deve rendere attenti i gestori dei ristoranti e degli alloggi sulla loro responsabilità riguardo ai clienti. Dei modelli di lettere possono essere ritirati presso le Funivie Svizzere (FUS).

Al momento di eventi detti **Night Events**, come le discese al chiaro di luna, le serate fondue e le discese con le fiaccole, i responsabili della sicurezza dei partecipanti sono gli organizzatori. A condizione che ne sia al corrente, la persona obbligata ad assicurare la sicurezza della circolazione deve unicamente vegliare che nessun veicolo battipista munito di argano si trovi sulla pista durante lo svolgimento di queste Night Events, o che il loro impiego sia stato accordato con l'organizzatore. 170

### 13. Assunzione dei compiti di polizia

**L'obbligo di soccorso** (per evitare l'aggravamento del danno) obbliga i pattugliatori ad assumersi alcuni compiti di polizia, per esempio al fine di accertare l'identità delle persone implicate in un incidente nonché quella dei testimoni e di provvedere alla messa in sicurezza delle tracce. Funivie Svizzere (FUS) ha creato un apposito **verbale per riscontrare lo stato dei fatti**, il quale deve essere compilato dal pattugliatore sul luogo dell'incidente. In caso d'incidente per collisione bisogna utilizzare l'apposito verbale d'infortunio del servizio piste e soccorso. 171

In caso d'incidente mortale o di altri incidenti manifestamente gravi, in particolar modo in caso di collisioni, il servizio delle piste e del salvataggio deve, al fine di riscontrare e conservare le tracce, avvertire immediatamente l'autorità di polizia competente per luogo e materia. Devono intervenire **immediatamente** la constatazione esatta e la conservazione delle tracce, in modo particolare al momento d'incidenti degli sport sulla neve. Una conservazione adeguata delle prove può scagionare l'impresa responsabile. 172

### 14. Intervento contro gli sportivi della neve indisciplinati (pirati delle piste)

#### a) Servizio d'ordine sulle discese

Come per l'obbligo di soccorso, anche il servizio d'ordine sulle discese fa parte integrante dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione. 173

In questi ultimi anni il numero d'incidenti degli sport sulla neve non è variato molto. Per contro, il numero d'incidenti causato da collisioni attribuibili ad una mancanza di padronanza e ad un'assenza di riguardo, aumenta in modo costante. 174

Nella lotta contro gli incidenti sciistici, la **FIS** ha emesso le **10 regole di condotta** riportate nell'allegato 1. Il Regolamento sulla costruzione e sull'esercizio degli impianti di trasporto a fune senza concessione federale e delle sciovie (edizione 1991) impone alle imprese di affiggere le regole di condotta FIS per sciatori e snowboarder in tutte le stazioni (redazione 2002), e ciò in maniera ben visibile per gli utenti. Anche alle imprese che beneficiano di una concessione federale è raccomandato di agire allo stesso modo.

175 I pattugliatori specificatamente formati e impiegati nel servizio di prevenzione degli incidenti devono rendere attenti gli utenti alle regole FIS e intervenire contro gli sportivi della neve indisCIPLINATI. La prevenzione degli incidenti sulle piste tramite un servizio d'ordine è uno degli scopi dell'istruzione data ai pattugliatori incorporati in un servizio di pista.

176 Gli sportivi della neve che, per mancanza di padronanza e assenza di riguardo, mettono in pericolo la vita o l'integrità di altre persone, possono essere denunciati alla polizia o al Giudice istruttore per perturbamento della circolazione pubblica ai sensi dell'art. 237 del Codice penale svizzero. Questa misura si applica in particolar modo agli sportivi del fuori pista e del freeride che percorrono delle piste o delle discese esposte al pericolo di valanghe senza curarsi delle tavole di avvertimento e dei segnali luminosi lampeggianti, come anche degli sbarramenti e che rischiano così di sganciare delle valanghe mettendo in pericolo la vita o l'integrità di altre persone, le quali si trovano sulle piste, itinerari o sentieri.

Il **pericolo concreto** come condizione essenziale di una condanna per perturbamento della circolazione pubblica è messo in evidenza dal seguente esempio :

177 Senza curarsi della tavola di avvertimento 8 (pericolo di valanghe) e del segnale luminoso lampeggiante valanghe (tavola di avvertimento 8a), uno sportivo lascia una pista e sgancia una valanga. Le masse di neve così liberate ricoprono una pista, o la pista di risalita di una scivovia, per una lunghezza di 100 metri. Questo sportivo indisciplinato riunisce gli elementi costitutivi del delitto di perturbamento della circolazione pubblica dal momento in cui altri sportivi della neve sono stati costretti, a causa delle masse di neve in movimento, **a fermarsi o a deviare la loro traiettoria, oppure a staccarsi dalla scivovia.**

178 Differentemente dalla sanzione che costituisce la pena del diritto penale, la sanzione del diritto civile sottoforma di risarcimento dei danni può essere giustificata già dal **semplice sganciamento** della massa di neve. Ciò è il caso quando il responsabile della sicurezza, rispettivamente il servizio delle piste e del salvataggio che ne è incaricato, ha intrapreso, in seguito allo scivolamento delle masse di neve, un'azione di ricerca per ritrovare delle eventuali persone seppellite, e che questa iniziativa si riveli in un secondo momento inutile. In virtù del principio di causalità lo sportivo responsabile che ha mancato di riguardo deve sopportare, nei confronti del responsabile della sicurezza, le spese assunte per le ricerche che sono state ordinate a causa delle circostanze.

## **b) Sanzioni derivanti dal diritto dei trasporti, dal diritto civile e dal diritto penale**

Secondo le regole fondamentali del diritto civile in generale, il titolo di trasporto può essere ritirato agli utenti delle discese indisciplinati, **sotto riserva del rispetto del principio di proporzionalità**. Questa pratica ha ricevuto la sua consacrazione giuridica dall'Ordinanza sul trasporto pubblico del 5 novembre 1986 (RS 742.401). Secondo l'art. 3 cap. 2 dell'Ordinanza sopraccitata, un'impresa può rifiutarsi di trasportare le persone praticanti uno sport e, in caso di recidiva o nei casi gravi, **ritirare loro il titolo di trasporto** se essi mettono manifestamente in pericolo, attraverso il loro comportamento, l'integrità di terze persone nella zona servita dall'impresa; in particolar modo:

- a) violando norme elementari di prudenza;
- b) percorrendo un pendio esposto a valanghe;
- c) non rispettando istruzioni o segnali di divieto;
- d) opponendosi agli ordini degli agenti dei servizi di vigilanza e di salvataggio.

La Commissione delle questioni giuridiche FUS raccomanda un utilizzo appropriato, nei casi giustificati, di questa possibilità. Su riserva del rispetto del principio di proporzionalità, i pattugliatori incorporati nel servizio di prevenzione degli incidenti sono abilitati a prendere le seguenti misure: **Rifiuto di trasporto per una o più corse, ritiro del titolo di trasporto** (carta giornaliera o di mezza giornata, abbonamento di alcuni giorni, settimanale o stagionale), **senza indennità e eventualmente per una durata di tempo limitata, e denuncia per infrazione dell'art. 237 del Codice penale svizzero**.

Inoltre la Commissione delle questioni giuridiche FUS consiglia di rendere gli utenti attenti a questa situazione per mezzo di un **avvertimento stampato sul titolo di trasporto o tramite affissione nelle stazioni**. Viene raccomandata la seguente formula:

**«Attenzione: Se vi comportate senza alcun riguardo (specialmente in caso di non-osservazione delle regole FIS, dei cartelli, degli ordini del servizio delle piste o degli sbarramenti, o anche se circolate su pendii esposti alle valanghe), il vostro titolo di trasporto vi potrà venir ritirato!»**

Nella pratica converrà agire nel modo seguente: bisogna innanzitutto insegnare agli utenti responsabili **le regole** che devono **rispettare e ammonirli**. In caso di gravità minima è ammesso rifiutare il **trasporto** per delle corse isolate. Se ci si trova in presenza di una condotta estremamente pericolosa (caso grave), **il titolo di trasporto può essere ritirato sul posto** (eventualmente solo a tempo determinato); avverrà la stessa cosa in caso di recidiva. Per poter riconoscere gli utenti che sono già stati ammoniti, i loro titoli di trasporto devono essere muniti di un contrassegno che li distingua, per esempio un buco con un numero effettuato tramite un apposito apparecchio.

- 183 Se un utente responsabile si rende **colpevole del delitto di perturbamento alla circolazione pubblica** (art. 237 del Codice penale svizzero), i pattugliatori hanno il diritto di prendere le generalità dell'utente in causa e di denunciarlo alla polizia.
- 184 Alle imprese é consigliato di istruire i propri organi esecutivi (capo del servizio delle piste e del salvataggio, pattugliatori, capo esercizio) con le indicazioni da seguire in caso d'intervento contro gli utenti responsabili, i mezzi da utilizzare sono il **quaderno dei compiti**, rispettivamente **l'affissione** nei locali di servizio. Le istruzioni potranno per esempio avere la forma del seguente **schema**:

<b>Natura del comportamento sbagliato:</b>	<b>Misure:</b>
Primo comportamento scorretto	Ammonimento e rammento delle regole da seguire, minaccia di ritiro del titolo di trasporto e apposizione di un segno distintivo su questo; eventualmente rifiuto di trasporto per delle singole corse
Recidiva e caso di prima condotta particolarmente grave	Ritiro del titolo di trasporto, eventualmente per una durata di tempo determinato
Pericolo concreto per terzi (per esempio se altri utenti sono stati costretti a fermarsi o a deviare la loro traiettoria)	Ritiro del titolo di trasporto, determinazione dell'identità del colpevole e denuncia alla polizia per perturbamento alla circolazione pubblica (art. 237 CP)

## 15. Competizione e allenamenti di competizione

- 185 Apportando il loro aiuto all'organizzazione tecnica delle corse (battitura della pista, picchettaggio, consegna delle paline senza istruzioni precise, ecc.), le imprese di trasporto assumono la loro responsabilità.
- 186 Se una competizione é organizzata senza la partecipazione di un'impresa di trasporto, la responsabilità spetta, in linea di principio, agli organizzatori. Questi devono vegliare affinché la corsa abbia luogo su di una pista non accessibile agli altri utenti. Questo percorso deve essere sbarrato per mezzo di corde, eventualmente dovranno essere collocate delle barriere. Per tenere gli altri utenti al di fuori dei settori di pista sbarrati, l'organizzazione deve impiegare un servizio d'ordine, il quale si assicuri che nessuno oltrepassi gli sbarramenti o le barriere. Le imprese che consentono l'organizzazione di competizioni nella loro area sono tenute, in virtù dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione, a dare le necessarie **istruzioni** per fare in modo che la competizione si svolga senza pericolo (sbarramenti, barriere, sorveglianza).

Il corridore **che si allena individualmente** su di una pista non chiusa deve osservare le **regole FIS** come qualsiasi altro utente. Se l'allenamento di competizione ha luogo in **gruppo**, l'allenatore si trova ad avere le stesse responsabilità dell'organizzatore. Dal momento in cui si lascia la traiettoria generale della pista, devono essere collocati dei **posti d'osservazione**. Se necessario, le imprese devono ricordarlo agli organizzatori. 187

## 16. Utilizzazione conforme delle discese

Le discese sono destinate agli sciatori e agli snowboarder. Le discese non sono destinate agli slittatori, ai fondisti, ai «biker», ai pedoni, ai cani, ecc. 188

L'utilizzazione conforme delle discese, da un lato da parte di sciatori e snowboarder e d'altro lato per scopi quali la pratica della slitta, la passeggiata a piedi, ecc. deve essere, nella misura del possibile, evitato. Se un impiego a scopi multipli non può essere evitato, le diverse categorie di utenti devono essere indicate. Devono comunque essere creati degli spiazzi di manovra e di frenata per permettere di evitarsi, di fermarsi, di superarsi e di incrociarsi senza pericolo. 189

Delle **piste di slitta, delle piste di sci di fondo e dei sentieri invernali per pedoni** possono essere pianificati in zone dove la configurazione del terreno lo permette e dove la densità del traffico lo giustifica. Queste pianificazioni speciali devono essere demarcate nel terreno ed essere protette dai pericoli alpini e atipici. 190

## 17. Informazione

### a) Tavole d'orientamento

Le tavole d'orientamento devono essere collocate alla stazione di partenza e alle stazioni importanti della zona degli sport sulla neve. Esse devono comprendere le informazioni in conformità alla cifra 57 delle Direttive della SKUS. 191

### b) Prospetti

La presentazione di prospetti deve essere adattata a quella delle tavole d'informazione, in modo che lo sportivo ottenga sempre le stesse informazioni. I prospetti possono essere più schematici e meno dettagliati. 192

### **c) Marcatura delle piste ad innevamento programmato**

- 193 Le piste ad innevamento programmato possono essere segnalate sulle tavole d'orientamento speciali. A questo scopo, la pista demarcata nel rispettivo colore (blu, rosso, nero) deve inoltre essere tratteggiata in giallo.

### **d) Determinazione dei colori**

- 194 In tutte le zone degli sport sulla neve e per tutti i prospetti, la determinazione dei colori si deve conformare ai colori RAL des Verbandes Schweizerischer Farbenfachhändler VSF (cfr. Direttive SKUS XVI).

## IV. «Piste» selvagge, varianti e Freeride Areas

### 1. I problemi che si pongono

L'attuale traffico di massa sulle discese da sport sulla neve ha come conseguenza il fatto che gli sportivi della neve lascino le discese demarcate in numero sempre maggiore. I lunghi periodi di bel tempo favoriscono la formazione di «piste» selvagge e di varianti. Le «piste» selvagge si formano spesso, ma non necessariamente, come delle scorciatoie su una pista, o un collegamento fra differenti piste, a meno che esse non costituiscano un'ampiamiento della pista. Le «piste» selvagge e le varianti che si formano direttamente a partire dalle stazioni (stazioni a monte o intermediarie), su pendii esposti al pericolo di valanghe, costituiscono un'altra categoria. Oltre ai **pericoli della montagna** (pericolo di valanghe o di cadute), l'utente può incontrare anche **altri pericoli** sulle «piste» selvagge e sulle varianti, come dei pericolosi passaggi stretti o un terreno pieno di insidie. Non esiste nessun obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione sulle «piste» selvagge e sulle varianti. Eccezionalmente le biforcazioni di «piste» selvagge e di varianti devono essere segnalate sul luogo (cfr. N. 200 segg. qui di seguito).

La formazione di una «pista» selvaggia o di una variante può costituire per il responsabile della sicurezza un'indizio, il quale gli mostri che la **direzione della pista deve essere l'oggetto di un nuovo esame della situazione**. Se questo porta alla conclusione che la pista non é tracciata in modo adeguato, i responsabili devono spostarla di conseguenza.

I **freeriders** ricercano l'avventura nella neve fresca, lontano da piste e itinerari; essi si muovono perciò regolarmente al di fuori delle discese demarcate e si parla di **Freeride Areas**.

### 2. Misure da prendere nell'ambito dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione

#### a) Segnaletica

Sulle «piste» selvagge e sulle stesse varianti, **bisogna rinunciare a qualsiasi segnaletica**. Lo stesso vale per le freeriding o le Freeride Areas.

#### b) Informazione generale

Accanto ad ogni tavola di orientamento e pannello panoramico, così come in ogni stazione, bisogna, per mezzo di un cartello complementare, informare in **maniera generale** gli utenti in quanto alle misure che si possono aspettare dalle imprese responsabili. Si raccomanda la seguente formulazione:

**«Attenzione: Il servizio delle piste e del salvataggio sorveglia e controlla solo le piste demarcate e aperte.»**

### c) Segnaletica locale delle biforcazioni, delle «piste» selvagge e delle varianti

#### aa) Sulle piste

200 Considerata l'impossibilità pratica di indicare, sui pendii larghi situati al di sopra del limite del bosco, ogni deviazione che si scosta da una pista e che costituisce senza nessun equivoco una «pista» selvaggia o una variante insita di particolari pericoli, bisogna rinunciare a questa misura.

201 Nelle zone dove si trovano delle «piste» selvagge pericolose e delle varianti, i picchetti di demarcazione piantati sulla pista stessa devono essere maggiormente ravvicinati e muniti di frecce di direzione. Queste misure hanno come scopo d'impedire che gli utenti non familiarizzati con le condizioni locali non si scostino dalle piste e non si smarriscano su di una «pista» selvaggia o su di una variante che nasconde dei pericoli particolari (cfr. anche N. 41 qui sopra). Se si tratta proprio di una partenza verso una tale «pista» selvaggia o una variante, questo pericolo deve inoltre essere segnalato tramite il cartello di avvertimento 12 della SKUS e, in alcuni casi eccezionali, la partenza dovrà anche essere sbarrata (cfr. su questo soggetto le misure da prendere in caso di pericolo di valanghe, N. 129 qui sopra).

#### bb) Nei pressi delle stazioni

202 Ogni «pista» selvaggia o variante chiaramente visibile, che presenta dei pericoli particolari e che parte da una stazione, deve essere costantemente indicata tramite il cartello di avvertimento 12 della SKUS:

**«Attenzione: Qui nessuna discesa demarcata né controllata!»**

### d) Freeriding

203 Per i freeriders possono essere creati dei Freeride Checkpoints (cfr. N. 132 segg. qui sopra).

# V. Trasporto degli sportivi della neve nelle regioni di alta montagna prive di discese demarcate

## 1. Misure da prendere nell'ambito dell'obbligo di assicurare la sicurezza della circolazione

Le imprese di trasporto che conducono degli sportivi della neve nelle regioni di alta montagna prive di discese demarcate sono responsabili di assicurare ai loro clienti un **accesso senza pericolo** alle aree degli sport sulla neve. 204

Gli sportivi della neve devono essere resi attenti al fatto che essi entrano in una regione escursionistica priva di discese demarcate. I pericoli della montagna devono essere espressamente menzionati. Si raccomanda l'utilizzo della seguente tavola di avvertimento: 205

**«Attenzione: Entrate in una regione escursionistica dove non troverete discese demarcate (piste e itinerari) ! I pericoli dell'alta montagna sono in particolar modo i crepacci, le valanghe di ghiaccio e i cambiamenti della situazione metereologica!»**

Questa tavola di avvertimento deve essere collocata là dove inizia la zona non controllata da sport sulla neve. 206

## 2. Il servizio di soccorso nelle regioni escursionistiche

In virtù dei suoi statuti il CAS impiega un servizio di soccorso in caso di incidenti della montagna. Secondo il regolamento per il servizio di soccorso in montagna, del 13 ottobre 1992, il servizio di soccorso é competente degli interventi al momento **d'incidenti nelle regioni escursionistiche**. In caso d'incidenti sopraggiunti su delle discese nel raggio di attività delle ferrovie di montagna e delle teleferiche, le colonne di soccorso del CAS intervengono solo su richiesta dell'impresa o del competente servizio delle piste e del salvataggio. 207

## VI. Piste e parchi da slitta

208 Si prestano quali piste da slitta pianificate, gestite e mantenute dalle imprese di trasporto di montagna, i sentieri alpestri, le strade forestali, i sentieri per gite a piedi, così come le vie chiaramente separate dalle piste da sci.

Si prestano come parchi da slitta, essenzialmente pensati per i bambini, le pendenze con un debole dislivello.

209 Le piste e i parchi da slitta sono demarcati, segnalati e protetti dai pericoli inerenti la montagna. Sono preparati, mantenuti e controllati

Gli utenti devono tenere presente le incavature e i fossi tipicamente legati alla pratica della slitta.

210 Le piste e i parchi da slitta devono essere protetti contro i pericoli atipici, ossia quelli che non possono essere individuati da un utente che faccia prova dell'attenzione richiesta dalle circostanze.

Gli utenti devono tener presente al presenza di pedoni sulle piste e sui parchi da slitta.

211 Le piste da slitta non sono demarcate secondo il loro grado di difficoltà dal momento che questo risulta soprattutto dalle condizioni di innevamento e non dalla loro pianificazione.

In ogni caso le imprese responsabili della sicurezza possono informare in maniera adeguata sul grado di difficoltà delle piste da slitta, in modo particolare quando ve ne sono parecchie a disposizione.

L'utilizzo dei colori blu – rosso – nero è vietato sulle piste da slitta, essendo riservato ai gradi di difficoltà delle piste da sci.

212 Dal momento in cui le piste e i parchi da slitta non devono essere espressamente chiusi, le ore di apertura corrispondono a quelle degli impianti a fune.

Le piste e i parchi da slitta sono reputati aperti, come le piste e gli itinerari, durante le ore di funzionamento degli impianti a fune, dal momento in cui non siano dichiarati espressamente chiusi. Essi possono essere aperti al di fuori del periodo normale di funzionamento al momento di circostanze particolari come serate in capanna o discese al chiaro di luna ecc.

## VII. Escursionisti

- Come qualsiasi altro utente delle piste, gli escursionisti salgono e scendono a loro proprio rischio e pericolo sulle discese da sport sulla neve. Essi sono sottomessi alle regole di comportamento FIS e devono rispettare le direttive della SKUS. 213
- Le discese sono chiuse al di fuori delle ore di funzionamento degli impianti a fune (N. 18). La chiusura deve essere affissa sul pannello informativo nella seguente maniera: 214
- «Le discese sono chiuse al di fuori delle ore di funzionamento degli impianti a fune e non sono protette contro i pericoli quali lo sganciamento di valanghe o i veicoli battipista muniti di un argano. **Pericolo di morte!**»
- Le imprese responsabili della sicurezza possono espressamente aprire le discese agli escursionisti alcuni giorni o in serata. L'apertura deve essere annunciata dai pannelli d'informazione. In tali circostanze non è autorizzato nessun mantenimento tramite dei veicoli battipista muniti di un argano o di una fresa frontale. 215
- Delle piste di salita per escursionisti possono essere pianificate al lato e fuori dalle piste. Queste piste sono demarcate come gli itinerari (linee gialle, ma tratteggiate o punteggiate) e protette contro i pericoli inerenti la montagna. Inoltre, queste piste di salita sono aperte solo durante le ore di funzionamento degli impianti a fune, a meno che esse non siano espressamente aperte secondo il N. 215. 216
- Le discese aperte al di fuori delle ore di funzionamento degli impianti a fune secondo il N. 215, così come le piste di salita pianificate in modo specifico (N. 216) devono essere sbarrate in caso di pericolo di valanghe (N. 119 ss.). Questa chiusura deve essere appesa sui pannelli d'informazione. Contrariamente alla gestione di giorno secondo il N. 124, non è necessario installare uno sbarramento sul terreno durante la notte: in effetti si può e si deve esigere dagli escursionisti notturni che consultino i pannelli informativi sui pericoli di valanghe prima di avviarsi nella loro salita. 217
- Le imprese responsabili della sicurezza possono esigere dagli escursionisti un modesto contributo per l'utilizzo delle discese da sport sulla neve riservate agli sciatori e agli snowboarder paganti. 218



# Allegati

# Allegato I: Federazione Internazionale di Sci (FIS) – Regole di condotta FIS per gli sciatori di discesa e gli snowboarder (redazione 2002)

## **1. Rispetto degli altri**

Ogni sciatore o snowboarder deve comportarsi in modo da non mettere mai in pericolo o danneggiare altre persone.

## **2. Padronanza della velocità e del comportamento**

Ogni sciatore o snowboarder deve discendere a vista. Egli deve tenere una velocità e un comportamento adeguati alle proprie capacità, nonché alle condizioni generali del terreno, della neve, del tempo e del traffico sulle piste.

## **3. Padronanza del percorso**

Lo sciatore o lo snowboarder a monte, essendo in posizione dominante, ha possibilità di scelta del percorso. Egli è quindi obbligato a prevedere una direzione che garantisca la sicurezza e che eviti il pericolo di collisione con lo sciatore o lo snowboarder a valle.

## **4. Sorpasso**

Il sorpasso può essere effettuato tanto a monte quanto a valle, sulla destra o sulla sinistra, ma sempre ad una distanza tale da consentire le evoluzioni e i movimenti volontari e involontari dello sciatore o dello snowboarder sorpassato.

## **5. Immettersi, ripartire sulla pista e curvare a monte**

Ogni sciatore o snowboarder che si immette su di una pista da discesa, che riparte dopo una fermata o che esegue una curva a monte, deve assicurarsi, mediante controllo visivo a monte e a valle, di poterlo fare senza pericolo per sé e per gli altri.

## **6. Sosta**

Eccezion fatta per circostanze di assoluta necessità ogni sciatore e snowboarder deve evitare di fermarsi in mezzo alla pista, nei passaggi obbligati o dove manca buona e ampia visibilità. In caso di caduta esso deve sgomberare velocemente la pista, cercando di raggiungere un bordo della stessa nel più breve tempo possibile.

## **7. Salita e discesa a piedi lungo una pista**

Ogni sciatore o snowboarder che risale una pista a piedi deve procedere rigorosamente lungo i bordi della stessa. Deve osservare un comportamento analogo ogni sciatore o snowboarder che scende a piedi.

### **8. Rispetto della demarcazione e della segnaletica**

Ogni sciatore e snowboarder é tenuto al massimo rispetto delle demarcazioni e della segnaletica.

### **9. Assistenza**

In caso di incidente ogni sciatore e ogni snowboarder deve prestare soccorso.

### **10. Identificazione**

Ogni sciatore o snowboarder, testimone, parte responsabile o meno di un incidente è tenuto a fornire le proprie generalità.

# Allegato II: Regole della SKUS per snowboarder (redazione 2001)

## Snowboarder

1. La gamba anteriore deve essere saldamente collegata alla tavola con una cinghia di ritenuta.
2. Durante la risalita con le sciovie o le seggiovie, togliere la gamba posteriore dall'attacco.
3. Prima di ogni cambio di direzione, in particolare prima di una curva heel-turn/una virata backside, volgere lo sguardo indietro per verificare lo spazio.
4. Dopo aver tolto lo snowboard, posarlo sempre sulla neve con gli attacchi verso il basso.
5. Sui ghiacciai, non staccare lo snowboard per il pericolo di crepacci.

# **Allegato III: Direttive della SKUS per la pianificazione, la gestione e la manutenzione delle discese da sport sulla neve (edizione 2006)**

cfr. allegato inserito nella tasca plastificata della terza pagina di copertina





Funivie Svizzere  
Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Berna 6

Tel. +41 (0)31 359 23 33  
Fax +41 (0)31 359 23 10

[info@cableways.org](mailto:info@cableways.org)  
[www.cableways.org](http://www.cableways.org)