



Revisione totale 2019

«L'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione sulle infrastrutture per sport da neve»

Direttive commentate

Presentiamo qui in sintesi le principali modifiche introdotte nelle direttive «L'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione sulle infrastrutture per sport da neve» rispetto alla versione 2015 e le disposizioni più importanti che vi figurano ora.

*(I numeri che figurano a margine di ogni commento rinviano alle note delle direttive FUS nella versione 2019. Attenzione: la numerazione non corrisponde a quella del 2015. I rinvii ai paragrafi delle direttive SKUS, anch'esse completamente riviste, sono invece introdotti nel modo seguente: «par. *** direttive SKUS».)*

1. Infrastrutture per sport da neve (nuovo capitolo II)

Terminologia:

- Considerate le numerose installazioni speciali proposte al pubblico nei comprensori sciistici (ad es. snowpark, slow slope, piste da slitta, itinerari per racchette ecc.), la designazione generica «discesa da sport sulla neve» si è rivelata troppo limitata e viene ora sostituita con «infrastrutture per sport da neve».
 - Altri termini o locuzioni sono stati italianizzati (Freeride Areas > zone freeride; Freeride Checkpoints > checkpoint freeride) o adattati (ad es. passaggi stretti > strettoie; escursionisti > sci-escursionisti ecc.).
 - Le definizioni di «infrastruttura per sport da neve», «pista», «itinerario», «sentiero per sport da neve» e «installazione speciale» sono formulate in dettaglio ai paragrafi 5 – 10 delle direttive SKUS.
- 11 Le **infrastrutture per sport da neve** hanno due caratteristiche in comune: sono marcate e sono protette dai cosiddetti «pericoli alpini», ossia dal pericolo di valanghe e dal pericolo di caduta. Si tratta di superfici innevate e protette, che il gestore mette a disposizione del pubblico per un'utilizzazione conforme.
- 12 Le **piste** sono superfici innevate e battute destinate alla pratica di sport da neve. L'impresa tenuta a garantire la sicurezza della circolazione le allestisce, le marca, le classifica in base al grado di difficoltà, ne assicura la preparazione complessiva, le mantiene in buono stato e le tiene sotto controllo in particolare per quanto riguarda le condizioni generali, la demarcazione e la segnaletica. La gestione delle piste comprende inoltre, per la sicurezza degli utenti, i controlli di chiusura.
- 30 Gli **itinerari**, marcati in giallo, sono superfici accessibili al pubblico, non battute e destinate alla pratica dello sci e dello snowboard.
- 32 La **preparazione degli itinerari** comprende lo sbarramento dei luoghi che presentano un pericolo di caduta nonché la rimozione o la segnalazione di ostacoli artificiali insidiosi che si trovano nelle immediate vicinanze della demarcazione centrale oppure tra le eventuali delimitazioni laterali. Le «immediate vicinanze» corrispondono al *settore compreso entro una distanza massima di 15 metri a destra e sinistra della demarcazione centrale*.
- 37 Su un'**installazione speciale**, la portata dei lavori di allestimento, di preparazione, di manutenzione e di sicurezza dipende dallo scopo al quale essa è destinata. Un'installazione speciale deve come minimo essere marcata e protetta dai cosiddetti «pericoli alpini». Per le installazioni di questo tipo vigono ulteriori obblighi specifici in materia di sicurezza solo se espressamente previsto. (Nel caso di installazioni per le

quali non sono state emanate direttive o raccomandazioni specifiche, va esaminata la possibilità di applicare per analogia le direttive SKUS.)

2. Allestimento di piste e di itinerari (nuovo capitolo III.)

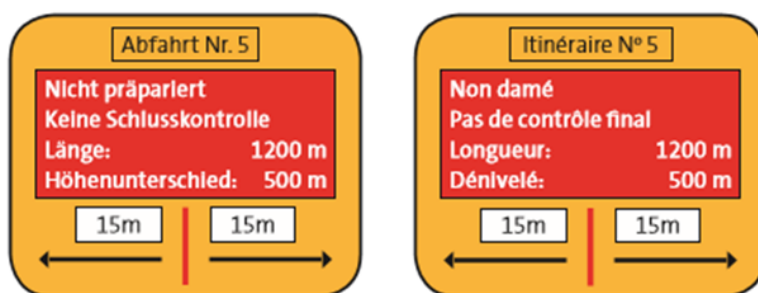
- 63 Ora il segnale di pericolo «Incrocio» sarà utilizzato per gli incroci veri e propri ma anche per i *raccordi* di piste e di itinerari.



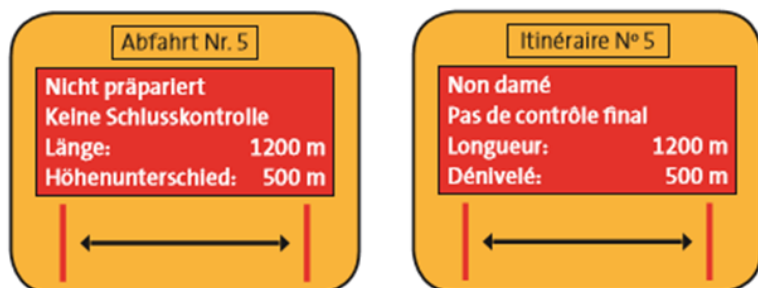
7 Incrocio

3. Demarcazione e segnaletica (nuovo capitolo IV.)

- 80 Le piste sono marcate su entrambi i lati. La demarcazione centrale non è più autorizzata.
- 84 Gli itinerari sono marcati in giallo e al centro, ma possono essere delimitati anche su entrambi i lati. È possibile allestire anche zone di itinerario, segnalandole nel modo appropriato.



Itinerario con demarcazione centrale



Itinerario con demarcazione laterale
(zone di itinerario)

- 85 Per gli itinerari non è prevista una classifica in base al grado di difficoltà. Tuttavia, all'inizio di ogni itinerario devono essere indicati la lunghezza, il dislivello e la larghezza massima dell'infrastruttura (par. 21 direttive SKUS).
- 90 L'inclinazione massima ammessa per la classificazione delle piste in facili, di media difficoltà e difficili è ora indicata in gradi (°) e non in percentuale (par. 18 direttive SKUS: pista blu $\leq 15^\circ$; pista rossa $\leq 25^\circ$).

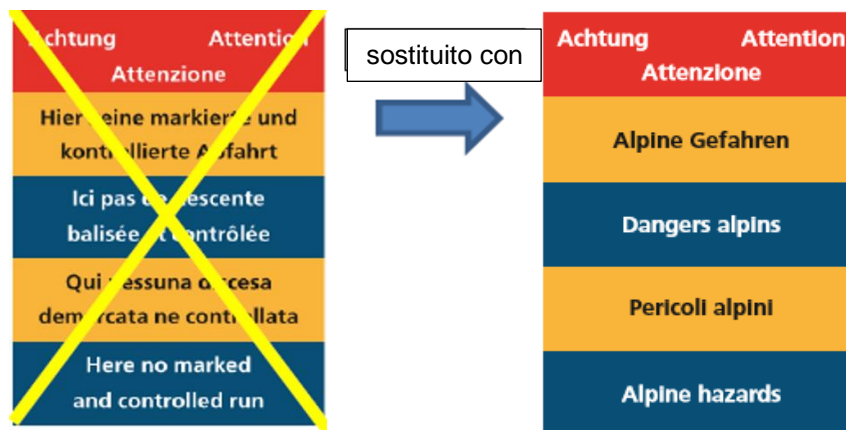
4. Bordopista (nuovo capitolo V.)

- 103 Come finora, l'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione comprende anche il bordopista marcato e le fasce non più larghe di 2 metri immediatamente a margine.
- 112 Per le **piste innevate artificialmente**, che scendono su terreni altrimenti privi di neve, non è prevista una fascia di sicurezza ai margini del bordopista marcato (in altre parole, non ci sono fasce ai margini); la delimitazione è data dalla demarcazione ai lati



ed è chiara (cfr. anche quanto osservato più sotto, N. 148). Non è necessario predisporre, ai margini, due fasce innevate di 2 metri spostando la demarcazione della pista verso il centro rispetto al limite dell'area innevata.

- 113 ss. In riferimento alla giurisprudenza del Tribunale federale in materia, si precisa ora che in caso di pericoli insoliti l'**obbligo di garantire la sicurezza** può essere esteso eccezionalmente e **episodicamente al di là della fascia di 2 metri ai margini** e ciò fino ai punti pericolosi, un poco più lontani, ma pur sempre in prossimità della pista. Questa eccezione presuppone in primo luogo un rischio particolarmente grave per la vita e per l'integrità fisica dell'utente (ad es. il rischio di cadere in un precipizio o in un crepaccio). In secondo luogo, le condizioni del pendio e del terreno devono essere tali che anche un utente prudente corre il rischio, se cade sulla pista, di finire involontariamente nella zona dove incombe il pericolo esterno.
- 128 s. Come finora, nei punti corrispondenti a **biforcazioni verso varianti e «piste» selvagge pericolose** i paletti di demarcazione devono essere sistemati a distanza più ravvicinata e, nelle curve strette, devono essere muniti di frecce direzionali, per eliminare qualsiasi ambiguità in merito alla linea esatta lungo la quale procede il bordopista. Se si tratta di una **vera e propria uscita**, ossia di una biforcazione chiara e limitata a un punto preciso, gli utenti vanno avvertiti con il segnale 12 (sui ghiacciai con il segnale 12a).
- 130 Il testo che figura sul **segnale di avvertimento 12** è stato modificato. La versione precedente delle direttive SKUS/FUS prevedeva la dicitura: «*Attenzione – Qui nessuna discesa demarcata né controllata*». Questa formulazione era adatta al sistema di demarcazione centrale in vigore in passato, quando il bordopista diventava sovente irreperibile. Con il sistema attuale di demarcazione ai lati, il bordopista è chiaramente definito ed è escluso che l'utente sia indotto in errore in merito al tracciato della pista. Il testo del segnale di avvertimento 12 è pertanto diventato superfluo. La nuova versione mette distintamente in guardia contro i cosiddetti «pericoli alpini». Ricorda all'utente che sta entrando in una zona non protetta dal pericolo di valanghe, dal pericolo di caduta o da altri pericoli legati all'alta montagna, e che lo fa esclusivamente a suo rischio e pericolo.



12 Achtung: Hier keine markierte und kontrollierte Abfahrt
Diese Tafel wird nur dort aufgestellt, wo eine besondere Gefahren bergende, nicht markierte Abfahrtsmöglichkeit abzweigt.

Nuovo testo:
«Attenzione – Pericoli alpini»

Per ragioni operative, il passaggio dal vecchio al nuovo segnale di avvertimento 12 richiederà un certo tempo. Le imprese di trasporto disporranno di un **periodo transitorio** di tre anni per adattare la loro segnaletica.

5. Protezione dagli ostacoli (nuovo capitolo VI.)

148 Se la pista è costituita da una **striscia** che scende su un terreno altrimenti privo di neve, è ovvio che non esiste un'area a margine per frenare o per sostare. Di conseguenza si può pretendere da parte dell'utente una certa cautela quando manovra nei pressi del bordopista.

Tuttavia, se gli ostacoli che si trovano sulle fasce ai margini costituiscono un pericolo particolare, occorre prendere misure di sicurezza analoghe a quelle necessarie in condizioni di innevamento normale. Inoltre, nei punti critici dove l'utente ha maggiori probabilità di finire fuori pista, bisogna controllare che non appaiano eventuali ostacoli pericolosi che, in condizioni normali, sarebbero invece coperti dal manto nevoso.

150 Quanto al **cordolo che si forma a bordopista** dopo la preparazione meccanica, non occorre prevedere speciali misure di sicurezza (par. 29 direttive SKUS), poiché non si tratta di un ostacolo quale definito dal capitolo VI.

6. Protezione dal pericolo di caduta (nuovo capitolo VII.)

153 La nuova versione delle direttive spiega in modo più circostanziato che cosa significa «**pericolo di caduta**». Vi è pericolo di caduta quando l'utente che finisce sull'estremità di un terreno o di una costruzione, indipendentemente dalla velocità iniziale, precipita inevitabilmente e inarrestabilmente nel vuoto, correndo con ogni probabilità il rischio di subire lesioni gravi.

159 Sui **ghiacciai** devono essere marcate lateralmente sia le piste sia gli itinerari (par. 32 direttive SKUS).

160 Come finora, occorre avvertire gli utenti di non abbandonare le piste e gli itinerari. L'avvertimento deve figurare sia sulle tavole di orientamento e sulle tavole panoramiche, sia presso le stazioni a monte. Sulle piste, il **segnale 12a** avrà l'aspetto seguente:



12a Achtung: Abfahrt nicht verlassen – Gletscherspalten
 Attention: Ne quittez pas la descente – crevasses

Nuovo testo:
 «Attenzione – Non abbandonare la pista – Crevacci»

161 La nuova versione delle direttive precisa che, sui ghiacciai, i lati delle piste e degli itinerari **non devono essere sbarrati su tutta la lunghezza** dell'infrastruttura (se necessario con barriere), bensì solo nei tratti in cui attraversano o fiancheggiano zone di crepacci.



7. Protezione dal pericolo di valanghe (nuovo capitolo VIII.)

166 Per quanto riguarda il pericolo di valanghe, le misure di sicurezza e le decisioni di chiusura devono essere le stesse sia per le piste sia per gli itinerari (par. 33 direttive SKUS).

Conformemente alla giurisprudenza elaborata in seguito a incidenti provocati da valanghe, la nuova versione delle direttive precisa ora esplicitamente che l'impresa di trasporto è tenuta a mettere a punto un **dispositivo di sicurezza** sufficiente. Ciò significa che l'impresa deve, tra l'altro:

- a) nominare una persona responsabile per la protezione dalle valanghe e il suo sostituto;
- b) determinare il perimetro sul quale incombe il pericolo di valanghe;
- c) registrare, raccogliere e analizzare ininterrottamente le informazioni necessarie per valutare il pericolo di valanghe, nonché garantire che le informazioni giungano alle persone responsabili;
- d) adottare un piano di sicurezza che definisca in dettaglio le misure e le procedure in caso di pericolo di valanghe (chiusura delle infrastrutture per sport da neve, segnaletica, funzionamento degli impianti, distacco artificiale di valanghe, condizioni per la riapertura delle infrastrutture ecc.).

8. Apertura delle piste e degli itinerari (nuovo capitolo IX.)

195 In occasione di eventi notturni (ad es. feste al chiaro di luna, serate fondue ecc.) spetta all'organizzatore garantire la sicurezza dei partecipanti, soprattutto se durante o al termine dell'evento utilizzano, per scendere a valle, piste o itinerari chiusi. L'organizzatore deve informare in anticipo l'impresa di trasporto e prendere le disposizioni necessarie (ossia fissare l'orario di discesa, scegliere la pista ecc.). L'impresa di trasporto deve assicurarsi che i lavori di preparazione meccanica delle piste siano coordinati con le informazioni fornite dall'organizzatore e che durante la discesa delle persone che partecipano all'evento non siano utilizzati, sulle piste in questione, veicoli battipista muniti di verricello o di fresa frontale.

9. Servizio piste e soccorsi (nuovo capitolo XII.)

L'impresa di trasporto registra gli incidenti che avvengono nel suo comprensorio di sport da neve. Analizza annualmente i casi avvenuti e, nei punti considerati critici e ad alto rischio, apporta i miglioramenti che si possono *ragionevolmente* esigere (par. 58 direttive SKUS). Questo obbligo serve in primo luogo alla prevenzione degli infortuni; in secondo luogo, l'impresa di trasporto dispone così di una buona documentazione dei fatti e delle misure adottate, e ciò nell'eventualità che un incidente sollevi una procedura giudiziaria.

Inoltre, nel quadro dell'omologazione dei suoi impianti, l'impresa di trasporto è tenuta a registrare gli incidenti nella banca dati destinata a questo scopo. In tal modo possono essere esaminati mediante il sistema SchneeGIS / SIGneige, che può essere utile anche per definire i lavori di manutenzione necessari.

10. Sci-escursionisti (nuovo capitolo XIV.)

Per lo sci-escursionista che sale lungo una pista vale la regola FIS 7: «*Salita e discesa – Lo sciatore o lo snowboarder che sale o scende a piedi sulla pista deve procedere lungo i bordi.*»

Secondo la nuova versione delle direttive, se una pista presenta tratti stretti, ora è possibile vietarne l'accesso a sci-escursionisti in ascensione (par. 62 direttive SKUS). Questa misura può rendersi necessaria nei casi in cui le condizioni locali e la frequentazione impediscono di trovare un'altra soluzione ai conflitti tra gli utenti che praticano discipline diverse.

Per vietare l'accesso agli sci-escursionisti in ascensione, il gestore può utilizzare il segnale di chiusura. Il divieto deve essere comunicato in modo opportuno.



13 Divieto di circolazione per tutti gli utenti di discesa

Il divieto di circolazione può essere completato con dei simboli quali uno sciatore o uno snowboarder.



(Esempio di pittogramma per sci-escursionista)

La chiusura può essere effettuata, ad esempio, esponendo il segnale generale di sbarramento e completandolo con un testo quale «chiuso agli sci-escursionisti» oppure una variante con la dicitura «vietato salire» combinata, sulla parte bianca del cartello, con il pittogramma di uno sci-escursionista. In questo modo, se una persona viola il divieto ed è in seguito vittima di un incidente, l'impresa di trasporto può dimostrare che aveva individuato il problema e che, vietando la salita lungo i tratti problematici, aveva preso le necessarie contromisure.

11. Snowpark (nuovo capitolo XV.)

Le disposizioni concernenti gli snowpark sono state sottoposte a una revisione approfondita. Conformemente a quanto stabilito dalla FIS, gli elementi di salto più grandi (XL-extra large), che sono stati in passato al centro di alcuni incidenti molto gravi, ora saranno riservati esclusivamente alla pratica agonistica (par. 72 direttive SKUS).

Mediante la demarcazione e la segnaletica ma anche con interventi strutturali, il gestore è tenuto a impedire che gli utenti entrino in uno snowpark inavvertitamente. Per la demarcazione si utilizza il colore arancio. L'accesso allo snowpark deve essere indicato con il cartello 22 (par. 69 direttive SKUS).



Se viene allestito uno snowpark, nel comprensorio deve essere proposta al pubblico anche una linea per principianti, oppure elementi loro destinati (part. 67 direttive SKUS). Questa linea o questi elementi possono essere predisposti anche in un'installazione a parte, ad esempio destinata ai bambini e ai principianti.

12. Infrastrutture da slitta (nuovo capitolo XVI.)

Le piste e i parchi da slitta sono ora riuniti sotto la designazione generica di «infrastrutture da slitta». Per le future infrastrutture da slitta, la nuova versione delle direttive stabilisce che la pendenza non dovrà superare i 15 gradi (par. 74 direttive SKUS). Se su infrastrutture già esistenti vi sono tratti che presentano una pendenza superiore a 15 gradi, occorre segnalarli in modo speciale (par. 75 direttive SKUS).

13. Altre installazioni speciali (nuovo capitolo XVII.)

232 Per quanto riguarda i sentieri escursionistici invernali, gli itinerari per racchette e altre installazioni speciali, il capitolo XVII rinvia alle direttive e alle raccomandazioni in vigore (par. 78 direttive SKUS).

Si applicano inoltre le direttive del 1° settembre 2018 per l'allestimento, la gestione e la manutenzione delle piste di sci di fondo. Per i sentieri escursionistici invernali e gli itinerari, infine, si rinvia al manuale «Winterwanderwege und Schneeschuhrouten – Leitfaden für Planung, Signalisation und Betrieb / Chemins de randonnée hivernale et itinéraires de raquettes à neige», pubblicato nel 2019 dall'Ufficio federale delle strade USTRA nella serie «Mobilità Lenta», in collaborazione con Sentieri Svizzeri e la fondazione SvizzeraMobile.