

WINDSURF V. KITESURF: UNA “TRAGEDIA DEL VENTO COMUNE”?

Rossana Ducato

**Law of Tourism Sport
Working Paper Series n. 1**

25 Agosto 2015

COPYRIGHT © 2015 ROSSANA DUCATO

This paper can be downloaded without charge at:

Diritto degli Sport del Turismo

<http://www.dirittodeglisportdelturismo.it>

Questa pubblicazione © Copyright 2015 di ROSSANA DUCATO è pubblicata con Licenza Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 3.0 Italia. Testo completo della licenza:

<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/it/legalcode>

NOTIZIE SULL'AUTRICE

ROSSANA DUCATO - Dottore di ricerca in Studi Giuridici Europei e Comparati - diritto privato comparato, Università degli Studi di Trento. Collabora con il gruppo di ricerca LawTech (www.lawtech.jus.unitn.it), per il quale cura la pagina tematica dedicata alla sanità elettronica (www.ehealthlaw.it). Ha coniugato i suoi interessi sportivi a quelli di ricerca, esplorando le questioni di responsabilità civile degli sport acquatici. È, infatti, autrice dei capitoli dedicati agli sport del *windsurf* e del *kitesurf* del Trattato “La responsabilità civile e penale negli sport del turismo. III. L’acqua”, curato da F. Morandi e U. Izzo (<http://www.giappichelli.it/lacqua,7524299>).

WINDSURF V. KITESURF: UNA “TRAGEDIA DEL VENTO COMUNE”?

Rossana Ducato

Riecheggia la vecchia antinomia tra sci e snowboard quella tra velisti e *kiter*s che nella tranquilla estate gardesana sta suscitando polemica¹: è del tutto recente la notizia² che le linee (di tagliente nylon/teflon) di un *kitesurf* avrebbero “accarezzato” il collo di un malcapitato windsurfista, il quale sarebbe uscito dall’incontro ravvicinato solo - per fortuna - con un graffio ed un grande spavento³.

Le rivalità, più o meno latenti, tra i seguaci delle tavole a vela e degli aquiloni trovano un terreno di scontro sempre più impervio sulla questione della sicurezza in navigazione e della condivisione degli spazi comuni⁴: un problema che si è proposto con l’aumento esponenziale dei praticanti degli sport velistici e che si acuisce negli specchi d’acqua, per la stessa natura dei luoghi, limitati (quali i laghi).

¹ Riaccendendo una polemica che già aveva preso piede in altre parti d’Italia: http://www.codacons.it/articoli/troppi_incidenti_si_apre_la_guerra_al_kitesurfing_e_tra_i_fan_rivolta_125498.html.

² <http://www.ladige.it/territori/riva-arco/2015/08/24/ferito-collo-kitesurf-impossibile-kitesurf-insieme>

³ La collisione tra un *windsurf* e un *kitesurf* aveva, invece, avuto conseguenze drammatiche in un incidente avvenuto in Francia nel 2013: nello scontro il windsurfista aveva perso la vita <http://www.windsurfjournal.com/article,news,collision-mortelle-a-hyeres,2698>. In un altro incidente, a farne le spese era stato il *kiter*, scontratosi con una barca a vela nelle acque del lago di Lecco: http://www.solovela.net/4daction/web_Paginastatica?doc=multimedia&pag=fotogallery_popup&wa_id=1340890.

⁴ Un altro motivo di rivalità si era avuto nel 2012 con la vicenda dell’inclusione del *kitesurf* come disciplina olimpica a Rio 2016. Tale decisione era stata accompagnata dalla contestuale e contestata esclusione del *windsurf* dal programma dei Giochi. A seguito di vigorose proteste, in sede ISAF e sul *web* (si veda la petizione: <https://www.change.org/p/isaf-keep-windsurfing-as-olympic-discipline>), era stato ristabilito lo *status quo*. Sulla decisione dell’ISAF e sulla competizione tra *windsurf* e *kitesurf*, che sembra riproporsi anche in sedi istituzionali, sono condivisibili le parole di Alessandra Sensini, la donna più medagliata della vela italiana: <http://olimpiadi.blogosfere.it/post/437954/vela-a-rio-riammesso-il-windsurf-croce-presidente-isaf>.

Che la navigazione a vela costituisca un'attività dotata di un certo grado di pericolosità è confermato dalla scelta legislativa di subordinare il suo svolgimento alla regola di responsabilità di cui all'art. 2054 c.c.⁵ (come stabilito dall'art. 40 del codice della navigazione), che “costituisce una applicazione della regola generale posta dal precedente art. 2050 c.c.”⁶. In caso di urto o collisione con altro mezzo, il navigante dovrà risarcire il danno, a meno che non dimostri di avere fatto tutto il possibile per evitarlo, dando prova innanzitutto di aver rispettato le norme stabilite dalla competente Autorità marittima e della navigazione interna.

Per non pestarsi le “straps”, un'altra fonte di regole da rispettare è costituita infatti dal diritto di rotta, raccolto nelle cd. regole NIPAM (Norme per Prevenire gli Abbordi in Mare), contenute nella Convenzione di Londra del 20 ottobre 1972, e che vengono insegnate fin dalla prima lezione teorica impartita all'aspirante diportista.

A queste norme deve aggiungersi il *corpus* di regolamentazione amministrativa, che interviene per circoscrivere e delimitare gli spazi, gli orari e le modalità di svolgimento dell'attività sportiva⁷. Nel caso di specie del Lago di Garda, questo è rappresentato dal “Testo coordinato dalla Comunità del Garda. Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda”⁸ e, nello specifico del Garda trentino, dalla Legge provinciale del 15 novembre 2001, n. 9⁹.

In particolare, la determinazione n. 3 del 13 gennaio 2014 avente per oggetto “L.P. 9/2001 Art. 31, c. 3. Regolamentazione navigazione

⁵ Sul punto si rinvia alla trattazione di Trovò, Bevilacqua e Rossi, *Sport velistici: regole di sicurezza e responsabilità*, nel Trattato “La responsabilità civile e penale negli sport del turismo, L'acqua, III”, curato da F. Morandi e U. Izzo, Torino, Giappichelli, 2015, 305-377.

⁶ Così, Cass. 24 gennaio 2000, n. 749, in *Foro it.*, 2000, I, 2861. Sul rapporto tra 2054 c.c. e 2050 c.c. si vedano altresì le riflessioni di Izzo U., *La precauzione nella responsabilità civile: analisi di un concetto sul tema del danno da contagio per via trasfusionale*. Trento, Università degli Studi di Trento, 2007 (disponibile all'URL: <http://eprints.biblio.unitn.it/1253/>). In particolare, pp. 649 e ss.

⁷ Per una più approfondita disamina delle competenze dominicali sui luoghi di esercizio degli sport acquatici, si veda Grisotti, *I presupposti per lo svolgimento degli sport dell'acqua. Competenze e regime amministrativo*, nel Trattato “La responsabilità civile e penale negli sport del turismo, L'acqua, III”, curato da F. Morandi e U. Izzo, Torino, Giappichelli, 2015, 3-9.

⁸ All'URL: http://www.lagodigarda.it/uploads/contents/c_71/coordinato_navigazione.pdf.

⁹ Legge provinciale del 15 novembre 2001, n. 9, “Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda”, pubblicata in B.U. 27 novembre 2001, n. 49.

kitesurf sul lago di Garda trentino in vigore dal 01 gennaio 2014”¹⁰ stabilisce una disciplina specifica e restrittiva per la pratica del *kitesurf*.

Per quanto riguarda gli orari e l’area di navigazione:

- a) nel periodo dal 1° marzo al 14 ottobre, il *kitesurf* può essere praticato dall’alba fino alle 9.30 e dalle ore 17.30 fino al tramonto, all’interno dell’area della linea immaginaria tra il Corno di Bò (Comune di Nago Torbole) e l’ex Porto Ponale (Comune di Ledro);
- b) nel periodo dal 15 ottobre a fine febbraio, la navigazione è consentita dall’alba al tramonto su tutto il lago di Garda trentino;
- c) in ogni caso la pratica del *kitesurf* è sempre vietata all’interno della fascia costiera di 200 metri e durante lo svolgimento di regate veliche autorizzate.

È interdetta la partenza dalla spiaggia: il *kiter* può alzare l’aquilone solo nella zona di navigazione circoscritta dalla determinazione n. 3/2014 e, pertanto, per raggiungerla dovrà utilizzare un servizio di “lift”, ossia dovrà essere lasciato nel luogo consentito da un’unità nautica a motore detenuta da scuole di *windsurf* autorizzate, circoli velici o associazioni di *kitesurf* iscritte al CONI.

Rispetto ad altri sport velistici, è evidente come la navigazione con *kite* sia fortemente limitata in ambito lacustre: solo poche ore a disposizione per la pratica nel periodo primaverile ed estivo circoscritta in un’area delimitata e non raggiungibile senza un mezzo d’appoggio. La *ratio* della normativa è quella di consentire la fruizione dell’ambiente del lago di Garda garantendo, in un’ottica preventiva, la sicurezza di tutti i naviganti (il servizio di “lift” è posto non solo nell’interesse dei diportisti, ma anche degli stessi *kiter*s che evitano di passare nelle zone limitrofe alla spiaggia maggiormente affollate di vele), ma tali restrizioni cominciano a stridere con le potenzialità, economiche e turistiche, di uno sport in rapida ascesa come il *kite*.

La fruizione di un lago ai fini della navigazione da diporto è un classico esempio di gestione di una risorsa comune, problema ben noto ai giuristi

¹⁰ Il testo della determinazione n. 3/2014 è reperibile all’URL: http://www.lagodigarda.it/uploads/model_13/determinazione_n_3_di_data_13_gennaio_2014_150873684.pdf.

sensibili al ragionamento economico fin dalla teorizzazione di Hardin¹¹: qui, però, il pericolo che la risorsa sia ipersfruttata ha come esternalità negativa una compromissione della sicurezza dei naviganti.

Il pericolo di incidenti deriva, in parte, dalle caratteristiche del mezzo in sé, ma, anche dall'esperienza dell'atleta e dal numero di imbarcazioni presenti, che inevitabilmente aumentano il rischio di urti e collisioni.

Il *kitesurf* presenta potenzialmente alcuni profili maggiormente critici rispetto ad altri natanti a causa dell'estrema soggezione dell'aquilone a raffiche di vento improvvise: alcuni eventi di cronaca hanno riportato la gravi conseguenze cui possono essere esposti non solo gli incolpevoli urtati, ma, in primo luogo, gli stessi *kiter*s¹².

Il legislatore locale sembra essere di questo avviso, destinando delle regole specifiche per il *kite*, tese a ridurre le occasioni di contatto tra quest'ultimo e altri tipi di imbarcazione. Eppure, portando fino in fondo il sopramenzionato ragionamento "precauzionale" dovremmo a rigore operare ulteriori suddivisioni e compartimentazioni tra *windsurf* e vela o tra tipologie di attività della medesima "famiglia sportiva" a seconda della pericolosità del singolo natante, considerando la velocità che può raggiungere, la reazione a eventi meteo improvvisi e non prevedibili, il materiale o la stazza dell'imbarcazione: un atleta che pratica il *windsurf*, compiendo salti ed acrobazie, davvero può condividere in sicurezza lo spazio di navigazione con una quieta barca a vela che naviga placidamente a qualche nodo di velocità? Cosa impedisce che una malriuscita evoluzione o un'improvvisa raffica di vento facciano terminare la pinnetta (in tagliente vetroresina) del *windsurf* sulla vela o sugli ospiti della barca? O ancora, possono navigare nelle stesse acque un *optimist* (barca a vela generalmente utilizzata dai bambini per

¹¹ Hardin G., *The tragedy of the commons*, Science 162.3859 (1968): 1243-1248. L'articolo è reperibile [online](http://www2.geog.ucl.ac.uk/~mdisney/teaching/tutorials/hardin_1968.pdf) al seguente indirizzo: http://www2.geog.ucl.ac.uk/~mdisney/teaching/tutorials/hardin_1968.pdf.

¹² Una tromba d'aria non ha lasciato scampo ad un *kiter* a Campo di Mare nel 2009: <http://www.repubblica.it/2009/06/sezioni/cronaca/surfisti-campo-di-mare/surfisti-campo-di-mare/surfisti-campo-di-mare.html>; stessa sorte è toccata ad un *kiter*s amatoriale nelle acque di Grosseto nel 2011, sbattuto con violenza contro il muro di uno stabilimento balneare: http://www.lanazione.it/grosseto/cronaca/2011/12/06/632595-schianta_kite.shtml. Un colpo di vento improvviso potrebbe essere stato fatale anche nel caso di Nicholas Valtz, manager di Goldman Sachs (http://www.corriere.it/esteri/14_luglio_21/manager-goldman-sachs-trovato-morto-era-uscito-il-kite-surf-d4157646-110d-11e4-beef-e3441e67d81c.shtml) e di un incidente a Sirmione verificatosi nel 2009: http://www.larena.it/stories/Home/94628_surfista_annega_nel_lago_cadendo_con_il_kitesurf/.

apprendere i rudimenti dello sport e simpaticamente etichettata anche per le modeste velocità che raggiunge “la vasca da bagno”) e un *Foiler Moth*, spettacolare deriva che sollevandosi a mezzo metro sul pelo dell’acqua può raggiungere i 30 nodi?

La regolamentazione degli *spots* e degli orari di navigazione tra velisti/windsurfisti e *kiter*s può essere una valida strategia per cercare di ridurre il numero di incidenti e, dunque, le occasioni di danno¹³, affiancandosi così per un verso alla funzione general-preventiva delle regole della responsabilità civile, e al contempo cercando di arginare l’eventualità del caso fortuito (condizioni meteo avverse improvvise e non prevedibili): tali decisioni, tuttavia, è auspicabile che vengano prese di concerto con gli esperti del settore e i rappresentanti dei fruitori dello spazio navigabile alla luce di una serie di fattori oggettivi, quali il numero e la tipologia di utenti di ciascuna disciplina, i pericoli delle stesse da un punto di vista strettamente tecnico e statistico, le misure di sicurezza adottate e adottabili, le specificità geografiche e meteorologiche del luogo, al fine di conciliare in maniera efficiente gli interessi - spesso antinomici - di tutti i soggetti coinvolti.

Per ogni ulteriore approfondimento in tema di responsabilità civile delle discipline del *windsurf* e del *kitesurf* si rimanda al capitolo *Le tavole a propulsione eolica: il windsurf e il kitesurf. Sezione I: Regole di sicurezza e responsabilità*, redatto da Ducato e Rossi, nel Trattato “La responsabilità civile e penale negli sport del turismo. L’acqua, III”, curato da F. Morandi e U. Izzo, Torino, Giappichelli, 2015, 383-403.

¹³ Per un esempio statunitense:

<http://www.mauikiteboardingassociation.com/kitemaps.html>