



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA

Svizzera**Mobile** 

Responsabilità incidenti su infrastrutture per mountain bike

Risposte a domande frequenti



Colophon

Pubblicato da

Ufficio federale delle strade (USTRA), 3003 Berna, astra.admin.ch
Fondazione SvizzeraMobile, 3007, Berna, schweizmobil.info

Ideazione e realizzazione

Alice Bögli, SvizzeraMobile
Dave Spielmann, SvizzeraMobile
Silvio Zala, Ufficio federale delle strade (USTRA)

Testo

Prof. Dr iur. Manuel Jaun, avvocato, Berna

Assistenza tecnica

Pietro Cattaneo, Sentieri Svizzeri
Andy Rudin, Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)
Selina Hilber, Ufficio prevenzione infortuni (upi)
Paloma Kilchenmann, SwissCycling
Lukas Friedli, International Mountain Bicycling Association (IMBA) Svizzera
Georges Schmid, Federazione svizzera dei patriziati

Consulenza

Diverse rappresentanze di Cantoni, organizzazioni specializzate e associazioni per la tutela di interessi di categoria.

Grafica e impaginazione

Rolf Bruckert

Traduzione

Servizi linguistici USTRA

Foto

Copertina: Vast Trails – Aletsch Arena, Singletrail ©Pascal Gertschen,
pag. 4: Vast Trails – Bellwald_Itwt, Singletrail ©Simon Riklin,
pag. 8: Vast Trails – Visp, Phönix aus der Asche, Singletrail ©Philipp Bont,
Cantone di San Gallo/Chris Gollhofer (pag. 10, 20, 26, fig. 16), Rolf Bruckert
(pag. 16, fig. 2, 3, 8, 9), SvizzeraMobile (pag. 22 e 30), Sentieri Svizzeri (fig. 4,
5 e 6), BoscoSvizzero (fig. 12), Peter Stirnimann (fig. 14), Trailworks (fig. 17)

Ordinazione

Ufficio federale delle strade (USTRA), 3003 Berna, info@astra.admin.ch
Fondazione SvizzeraMobile, Monbijoustrasse 61, 3007 Berna,
info@schweizmobil.ch

Download

www.mobilita-lenta.ch > Pubblicazioni
<https://schweizmobil.info/it> > Download

© Ufficio federale delle strade (USTRA), 2025
© Fondazione SvizzeraMobile, 2025

Indice

1.	Introduzione	5
1.1	Destinatari	5
1.2	Definizioni	6
2.	Responsabilità individuale dei mountain biker e rischi di responsabilità civile	9
3.	Rete segnalata di percorsi MTB	11
3.1	Competenza e responsabilità	11
3.2	Messa in sicurezza	12
3.3	Controlli periodici.....	13
3.4	Segnaletica.....	13
3.5	Caduta di legname e rami su vie forestali	14
3.6	Collisioni in caso di uso condiviso.....	14
3.7	Trappole create da ignoti	15
4.	Strade e vie al di fuori della rete MTB segnalata	17
4.1	Obbligo specifico di messa in sicurezza per MTB	17
4.2	Divieto di circolazione su strade e vie forestali	18
4.3	Accessibilità di una pista MTB nel bosco, diritto di transito.....	18
4.4	Sentieri escursionistici	19
5.	Incidenti lavori forestali.....	21
5.1	Messa in sicurezza durante operazioni forestali	21
5.2	Tronchi non rimossi al termine dei lavori	21
6.	Incidenti lavori agricoli	23
6.1	Incidenti con veicoli agricoli motorizzati.....	23
6.2	Incidenti con animali su un percorso MTB segnalato	23
6.3	Passaggi nelle recinzioni	24
6.4	Strade private e vie rurali antistanti i fabbricati a uso agricolo.....	24
6.5	Manichette o tubi su via privata	25
7.	Piste MTB con ente promotore	27
7.1	Incidenti su piste MTB	27
7.2	Requisiti in materia di sicurezza.....	27
7.3	Piste MTB facenti parte della rete segnalata.....	29
8.	Wild trail	31
8.1	Wild trail MTB nel bosco.....	31
8.2	Trappole su percorsi wild trail	31

Acronimi e abbreviazioni

LPS	Legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri
LCStr	Legge federale sulla circolazione stradale
LPT	Legge federale sulla pianificazione del territorio
LFo	Legge federale sulle foreste
CC	Codice civile svizzero
MTB	Mountain bike



Mountain bike:
il mezzo ideale
su strade e
sentieri sterrati

1. Introduzione

Negli ultimi anni le infrastrutture per mountain bike hanno acquisito grande importanza. Di pari passo con la crescente popolarità di questi mezzi, impiegati sia nel tempo libero che per attività sportiva, aumenta anche la necessità di fornire informazioni chiare ed esaustive sulle questioni legate alla responsabilità civile.

1.1 Destinatari

Questo documento è pensato per

- tutti coloro che sono coinvolti nella pianificazione, costruzione e gestione delle infrastrutture per mountain bike (autorità cantonali e comunali, organizzazioni turistiche, imprese private, club MTB, ecc.)
- proprietari terrieri, i cui percorsi e terreni sono o saranno interessati dalla realizzazione di infrastrutture per mountain bike
- imprese forestali e agricole sulle cui aree transitano mountain biker.

Delimitazione

Il presente documento si concentra sul tema della **responsabilità civile in caso di incidenti** su infrastrutture per MTB. Altri aspetti giuridici legati al mountain biking, come requisiti normativi di pianificazione e costruzione o diritto forestale per la predisposizione e l'esercizio delle infrastrutture dedicate a questa attività, non sono trattati in questa sede.

L'essenziale in pillole

- Grande responsabilità individuale: in caso di incidente fondamentalmente la responsabilità è dei ciclisti.
- Sicurezza: su percorsi MTB segnalati l'incolumità deve essere garantita dall'autorità competente. I ciclisti devono essere protetti da rischi atipici e insidie, ad es. in prossimità di terreni paludosi, ponti danneggiati o tracciati instabili.
- Nessun rischio di responsabilità su *wild trail*: i proprietari non sono tenuti a garantire la sicurezza, né possono essere chiamati in causa in questioni di responsabilità civile, pur accettando l'esistenza di questi sentieri.

1.2 Definizioni

Percorsi MTB ufficiali

Tutti i percorsi designati per la mountain bike nell'ambito del processo di pianificazione, fra cui singletrail (sentieri stretti), piste per MTB o altre strade e vie (ad es. strade forestali, agrarie o di accesso ai pascoli). Ai sensi dell'art. 54a dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr), questi percorsi sono **segnalati** con scritta bianca su sfondo rosso e simbolo della MTB.

Non rientrano in questa categoria impianti di pump track e skill area.

Piste MTB

Piste riservate di norma ai mountain biker e percorribili soltanto in una direzione, se non diversamente specificato. Possono, ma non per forza devono, far parte della rete ufficiale di percorsi per MTB. I tratti a traffico misto o a doppio senso di marcia sono appositamente segnalati. I punti a rischio caduta sono messi in sicurezza: con il permesso del proprietario del terreno, vengono realizzati e mantenuti da un ente promotore (solitamente Comuni, gestori di impianti di risalita o associazioni) e dispongono delle autorizzazioni necessarie.

Le piste per MTB possono includere curve paraboliche, salti ed elementi architettonici in legno.

La gestione di alcune di esse può essere affidata a privati, in particolare imprese di impianti di risalita, che con i loro mezzi consentono di raggiungere le piste. Altre invece sono realizzate e mantenute da Comuni, associazioni o altri gruppi per la tutela di interessi di categoria.

Wild trail

Trail (con o senza elementi strutturali) che si formano al di fuori della rete di strade e percorsi, in seguito al passaggio costante e non consentito su un determinato terreno, o che vengono realizzati senza il permesso del proprietario terriero e senza le autorizzazioni necessarie.



Fig. 1 Segnaletica verticale per MTB



Fig. 2 Segnavia per MTB



Fig. 3 Wild trail con salto

Mountain bike (MTB)

Bicicletta adatta e appositamente realizzata per **circolare su strade e vie sterrate**. È dotata di forcelle ammortizzate e pneumatici larghi e chiodati. Soprattutto grazie alle innovazioni tecnologiche degli ultimi anni, le MTB odierne sono **particolarmente adatte a percorrere tracciati stretti e tecnicamente impegnativi**.

Il progresso tecnologico ha inoltre portato alla diffusione di versioni elettriche (e-MTB). Quelle con pedalata assistita fino a una velocità massima di 25 km/h sono considerate ciclomotori leggeri (e-bike lente) ed equiparate alle biciclette tradizionali a livello di norme stradali. L'infrastruttura per MTB invece non è pensata per modelli veloci, in grado di raggiungere fino a 45 km/h.



Responsabilità individuale:
fondamentale in sella
alla mountain bike

2. Responsabilità individuale dei mountain biker e rischi di responsabilità civile

Che valore ha la responsabilità individuale dei biker in caso di incidenti su infrastrutture per MTB?

Come inquadrare i rischi di responsabilità civile in generale?

Andare in mountain bike richiede generalmente un **grande senso di responsabilità**. I ciclisti sono tenuti già prima della partenza a rispettare requisiti essenziali per evitare incidenti, ovvero devono

- pianificare con attenzione l'itinerario
- indossare i necessari accessori di protezione personale e assicurarsi della funzionalità del mezzo
- scegliere un percorso adatto alla propria forma fisica nonché al proprio livello di esperienza e per il quale possiedono le necessarie conoscenze e competenze tecniche
- attrezzarsi in modo adeguato al percorso scelto e alle condizioni meteorologiche
- consultare le previsioni meteo prima della partenza, studiare le chiusure comunicate tramite i canali digitali e partire soltanto se la stagione e le condizioni meteorologiche e del tracciato lo consentono.

Durante il percorso sono altresì tenuti a

- essere in grado di fermarsi in qualsiasi momento **entro la visuale**, in corrispondenza di un punto di incontro complicato, anche entro la metà della distanza di visibilità
- adeguare la propria velocità e lo stile di guida alle condizioni del percorso e alle proprie capacità, nonché scendere dalla bici all'occorrenza e spingere o portare a spalla il proprio mezzo (ad es. in prossimità di tratti esposti o gradoni)
- saper affrontare ostacoli (ad es. rami, sassi, radici, buche, avvallamenti), diversi materiali di rivestimento del tracciato, bruschi cambi di direzione ecc.
- essere sempre in grado di dare la **precedenza ai pedoni**
- non aspettarsi traffico misto su piste MTB segnalate; essere accorti e prudenti però in presenza di pedoni sul tracciato (principio della fiducia, art. 26 LCStr).

Anche rischi meteorologici come mutamenti atmosferici repentini, maltempo, nevicate, formazione di ghiaccio e venti tempestosi rientrano nella responsabilità individuale, così come qualsiasi altro evento naturale imprevedibile.

In sintesi: in caso di incidente, i mountain biker di norma **sono responsabili in prima persona**. Di conseguenza, i rischi in termini di responsabilità civile sono ridotti. Si ricorre a una responsabilità civile di terzi laddove si evincano pericoli atipici o **insidie** non riconoscibili o non individuabili in tempo nonostante una guida prudente e accorta. Requisito di base è comunque sempre un obbligo di **messa in sicurezza**, la cui portata è illustrata nel seguito del documento.

Obbligo di messa in sicurezza
in presenza di pericoli atipici
e insidie su percorsi MTB



3. Rete segnalata di percorsi MTB

3.1 Competenza e responsabilità

Chi è responsabile della messa in sicurezza di percorsi MTB segnalati ufficialmente?

Approfondimento sulla messa in sicurezza al punto 3.2.

Secondo l'articolo 8 della legge federale sulle vie ciclabili, spetta alle **autorità competenti** garantire

- realizzazione, manutenzione e segnaletica delle vie ciclabili (lett. a)
- percorribilità in sicurezza delle vie ciclabili (lett. b).

Chi sia «l'autorità competente» si evince dalle **disposizioni esecutive cantonali** della legge in parola. I Cantoni possono farsi carico dei lavori oppure demandarli interamente o in parte a Comuni o altri enti territoriali indipendenti (ad es. i distretti). È consentita anche la delega di singole mansioni a organizzazioni private specializzate.

A seconda del Cantone, la responsabilità di realizzazione, manutenzione, segnaletica e controllo dei percorsi MTB ufficiali può fare capo a un unico o a più **enti pubblici**, ciascuno dei quali, nell'ambito dei propri incarichi, è tenuto a garantire che le vie siano percorribili «in sicurezza».

Diversa invece è la normativa vigente per **strade** private agrarie o forestali **percorribili anche in mountain bike**. Poiché in questi casi la realizzazione del tracciato e la manutenzione degli elementi architettonici, compreso il corpo stradale, sono determinate essenzialmente dall'uso di mezzi motorizzati, la responsabilità rimane del proprietario della strada privata. La messa in sicurezza specifica per MTB (ad es. protezione dei ciclisti dalla caduta di legname su sentieri forestali, cfr. punto 3.5) spetta invece al rispettivo soggetto responsabile. Deroghe a tale regolamentazione sono possibili mediante accordi fra le parti.

L'ente pubblico competente rimane responsabile per la messa in sicurezza anche qualora **deleghi l'esecuzione dei lavori a terzi**, ad es. affidi a un'impresa di costruzioni locale la realizzazione di un ponte o di un nuovo tracciato. Può tuttavia rivalersi sui terzi incaricati in caso di difetti nell'esecuzione dei lavori.

La **responsabilità per le piste MTB** gestite da un ente promotore è descritta al punto 7.3.

3.2 Messa in sicurezza

Quali sono i requisiti per la messa in sicurezza di un percorso MTB segnalato ufficialmente?

Come per i sentieri escursionistici, i requisiti per la messa in sicurezza di un percorso MTB ufficiale non sono elevati. I mountain biker lo percorrono di norma assumendosi le proprie responsabilità: sono tenuti ad adattare lo stile e la velocità alle proprie capacità e alle circostanze specifiche e devono essere in grado di gestire ogni tipo di difficoltà legata a caratteristiche del tracciato (livello costruttivo, materiale di rivestimento, ostacoli, pendenze), condizioni meteorologiche e di visibilità, traffico misto e in senso opposto ecc. L'**obbligo di messa in sicurezza di un percorso** si applica soltanto in presenza di pericoli atipici, insidiosi, ovvero potenzialmente causa di gravi incidenti, perché non riconoscibili o non individuabili con il dovuto anticipo, pur guidando con attenzione e cautela. Per quanto possibile e opportuno, i biker devono essere tutelati da questo tipo di rischi.



Fig. 4 Esempio di tracciato instabile a causa dell'erosione

Per regolamentazione giuridica analoga di sentieri escursionistici cfr. linee guida «Sentieri escursionistici, prevenzione dei rischi e responsabilità» (cap. 12.1.2).



Un esempio eloquente in tal senso sono gli **elementi architettonici che presentano difetti nascosti**, ad esempio terreni paludosi, ponti danneggiati o tracciati instabili in seguito a eventi naturali (scalzamento, frane verso valle o erosione). Si tratta di carenze da prevenire attraverso un monitoraggio periodico e una corretta manutenzione dei percorsi (cfr. punto 3.3). L'obbligo di controllo periodico vige anche per le strade private aperte al transito di MTB (cfr. punto 3.1). Il soggetto responsabile deve segnalare alla proprietà del sentiero eventuali carenze, invitando a porvi soluzione entro un termine ragionevole e adeguato.

Il rischio di caduta su trail per MTB è valutato secondo le linee guida «Sentieri escursionistici, prevenzione dei rischi e responsabilità». È essenziale mettere in sicurezza i **punti a rischio caduta** dei percorsi segnalati con grado di difficoltà «molto facile» e «facile». Nel farlo occorre tenere in considerazione il maggiore dinamismo che contraddistingue la mountain bike rispetto all'escursionismo a piedi. A partire dal grado di difficoltà «medio», nonché lontano da strade e vie aperte al traffico veicolare generale, è determinante il livello di protezione per i sentieri di montagna.

Indipendentemente dalle capacità di guida e dal grado di difficoltà indicato, in determinate circostanze può essere opportuno segnalare un tratto in cui condurre a mano la mountain bike o prevedere misure architettoniche o progettuali che indirizzino e guidino gli utenti.

3.3 Controlli periodici

Con che frequenza occorre controllare un percorso per mountain bike segnalato ufficialmente?

La periodicità dei controlli è stabilita in base a proporzionalità e fattibilità. Come nel caso dei sentieri escursionistici, lo stato dei percorsi MTB ufficiali, nonché delle opere presenti lungo essi, dovrebbe essere **monitorato ogni tre anni**, e in determinate circostanze anche a intervalli più brevi. Ciò è opportuno, ad esempio, in caso di tratti esposti a pericoli naturali, danni su larga scala alle aree boschive, forti ondate di maltempo, ma anche in presenza di manufatti datati e su piste MTB. La segnaletica deve comunque essere controllata **ogni anno**.

3.4 Segnaletica

Quali sono i rischi di responsabilità civile in caso di segnaletica carente?

Una segnaletica corretta sui percorsi per MTB è innanzitutto uno **standard qualitativo**. Qualora questa sia assente, fuorviante o non sufficientemente visibile, i ciclisti sono costretti a cercare il percorso o deviare. Il ricorso alla responsabilità civile in tali situazioni è difficilmente ipotizzabile, perché in caso di indicazioni non chiare o errate, di norma è sufficiente un comportamento responsabile e adeguato alle circostanze per evitare un incidente. Inoltre, l'ente pubblico competente può riscontrare eventuali carenze che si verifichino nel corso della stagione MTB a livello di segnaletica soltanto in occasione dei controlli annuali (cfr. punto 3.3), oppure su segnalazione, ed è tenuto a porvi rimedio in tempi ragionevoli.

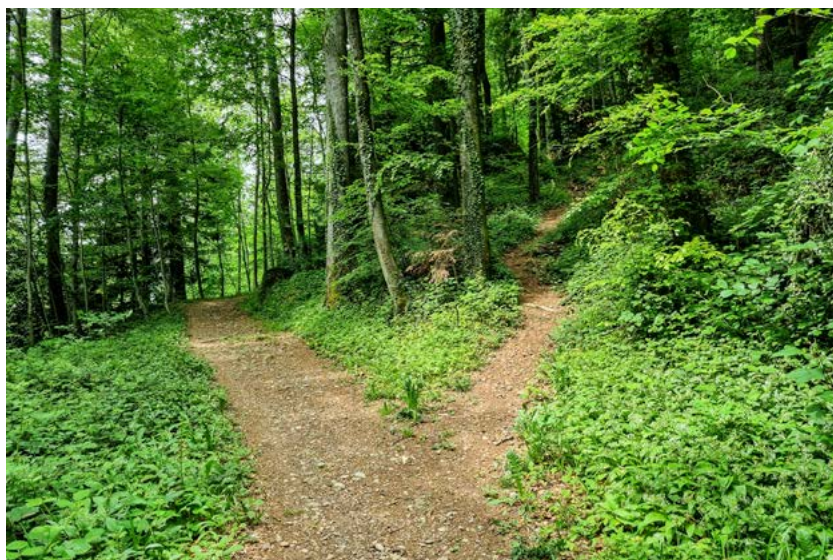


Fig. 5 Diramazione senza segnaletica

Per la protezione da pericoli naturali cfr. scheda «Pericoli naturali su sentieri escursionistici e percorsi per mountain bike».



3.5 Caduta di legname e rami su vie forestali



Fig. 6 Pericolo caduta tronco morto

Il proprietario di un'area boschiva attraversata da un percorso MTB ufficialmente segnalato può essere ritenuto responsabile, come proprietario di quest'ultimo, in caso di incidente dovuto a caduta di legname o rami sul tracciato?

L'obbligo di controllo e manutenzione per vie forestali segnalate ufficialmente spetta all'**ente competente ai sensi della normativa cantonale**. I proprietari e le imprese forestali sono responsabili soltanto nel caso in cui si siano impegnati per contratto a svolgere tali attività.

Nel caso dei percorsi per MTB, l'obbligo di messa in sicurezza impone la **rimozione dei pericoli maggiori** facilmente individuabili durante i consueti controlli periodici, ad esempio alberi morti o pericolosamente inclinati, grossi rami che sporgono all'interno della sagoma limite del tracciato e che costituiscono dunque un serio pericolo per gli utenti (in particolare rami spezzati, pendenti o sospesi). Non sono richieste ulteriori operazioni forestali di messa in sicurezza.

Anche la rimozione di rami e altri tipi di ostacoli rientra nella manutenzione periodica di un percorso, benché si tratti comunque di difficoltà che i ciclisti hanno la responsabilità di riconoscere e gestire.

Gestione analoga ai sentieri escursionistici, cfr. linee guida «Sentieri escursionistici, prevenzione dei rischi e responsabilità» (cap. 10.2).

3.6 Collisioni in caso di uso condiviso

Di chi è la responsabilità in caso di collisione fra mountain biker, oppure fra mountain biker ed escursionisti a piedi?

Vie di ogni tipo percorribili in MTB **sono considerate strade ai sensi della normativa stradale**. Di conseguenza vigono le disposizioni stabilite da legge federale sulla circolazione stradale (LCStr), ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) e ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr), fra le quali è opportuno menzionare in particolare le seguenti:

- comportarsi in modo da non costituire pericolo né intralcio per gli altri utenti (art. 26 cpv. 1 LCStr)
- padroneggiare il veicolo in modo da essere sempre in grado di adempiere, in quanto conducente, all'obbligo di prudenza (art. 31 LCStr)
- adeguare la velocità alle circostanze (strada, traffico, visibilità) (art. 32 cpv. 1 LCStr)
- guida a vista; il «conducente deve circolare a una velocità che gli permetta di fermarsi nello spazio visibile; se l'incrocio con altri veicoli è difficile, egli deve poter fermarsi entro metà della distanza di visibilità» (art. 4 cpv. 1 ONC)
- obbligo per i mountain biker di «avere particolare riguardo per i pedoni»; dove la sicurezza lo esige, devono avvisare della propria presenza e, se necessario, fermarsi (art. 54a cpv.3 OSStr).

3. Rete segnalata di percorsi MTB

Chiunque provochi un incidente contravvenendo alle norme della circolazione è perseguibile penalmente e risponde civilmente dei danni causati alla vittima del sinistro. L'autorità pubblica competente, invece, non ha di norma alcuna responsabilità in caso di sinistri sulla rete MTB.

Solitamente un percorso può essere utilizzato sia da biker che da escursionisti e il rischio di incidenti in generale è ridotto. Occorre eventualmente vagliare misure di protezione in punti particolarmente rischiosi, ad esempio strettoie con condizioni di scarsa visibilità e rischio di caduta. Interventi di questo tipo sono, ad esempio, la segnalazione di un tratto in cui condurre a mano la mountain bike o provvedimenti di tipo architettonico o progettuale per indirizzare o guidare l'utenza.

3.7 Trappole create da ignoti

Chi risponde nel caso di una trappola posta da ignoti su un percorso MTB ufficiale?

Chiunque tenda un'insidia su una via percorribile in MTB (ad es. filo o corda in tensione) è perseguibile civilmente e penalmente per l'incidente causato.

Se il colpevole rimane sconosciuto, in linea di massima la vittima dell'incidente non può rivalersi su nessuno. L'autorità responsabile del percorso MTB in questione è tenuta a rimuovere i pericoli creati da terzi esclusivamente nell'ambito dei consueti controlli periodici o su segnalazione di terzi.

Tronchi o rami presenti sul sentiero non sono trappole, bensì ostacoli che i mountain biker devono saper superare.



Fig. 7 Escursionismo e mountain biking: percorsi condivisi o separati – Scheda tecnica per la pianificazione (in tedesco e francese)



Nessun obbligo di messa
in sicurezza o controllo
per tracciati al di fuori
dalla rete MTB segnalata

4. Strade e vie al di fuori della rete MTB segnalata

4.1 Obbligo specifico di messa in sicurezza per MTB

I proprietari di vie campestri e forestali hanno un obbligo di messa in sicurezza specifico per le MTB?

Le vie campestri e forestali sono realizzate e mantenute per scopi legati ad agricoltura, silvicoltura e allevamento. I mountain biker non possono aspettarsi che siano tracciati sicuri anche per chi ne usufruisce con intenti di tipo sportivo o ricreativo, né che siano adottate particolari misure di protezione per i ciclisti, ad esempio per prevenire la caduta di legname nel bosco. Il proprietario del sentiero deve consentirne l'uso ai sensi del diritto generale di accesso (art. 699 CC, art. 14 LFo), ma **non ha alcun obbligo di controllo e messa in sicurezza specifici per mountain bike**. Altro discorso invece vale per la sicurezza delle opere come ponti, passerelle, parapetti ecc., che devono essere realizzate e mantenute correttamente.

Vie campestri e forestali, inoltre, sono utilizzate assumendosi le proprie responsabilità. Se un tracciato, ad esempio, diventa molto fangoso o scivoloso a causa del **passaggio di bestiame o di lavori forestali**, percorrerlo risulta inevitabilmente difficoltoso; i mountain biker devono essere in grado di affrontare l'impedimento adattando il proprio stile di guida.



Fig. 8 Tracciato al termine di operazioni forestali



Fig. 9 Bestiame su un percorso per mountain bike

4.2 Divieto di circolazione su strade e vie forestali

È consentito percorrere in bicicletta una strada o una via forestale dove vige un divieto di transito generale?

Qual è la responsabilità civile del proprietario dell'area boschiva nei confronti dei mountain biker che transitano comunque sul sentiero?



Fig. 10 Divieto generale di circolazione



Fig. 11 Divieto per veicoli a motore, motocicli e ciclomotori

Strade e vie forestali, per le quali le autorità competenti hanno indicato un «divieto generale di circolazione» ai sensi dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr), oppure un divieto di circolazione imposto da un tribunale, non possono essere percorse in bicicletta. **Un divieto generale, tuttavia, è in contrapposizione al diritto di libero accesso alle aree boschive** (art. 14 LFo e art. 699 CC) e richiede pertanto una giustificazione particolare (ad es. tutela di riserve forestali, biotopi e altri habitat preziosi, o protezione della fauna selvatica da disagi e pericoli). Solitamente viene affisso il cartello di divieto suddiviso in tre parti e valido per veicoli a motore, motocicli e ciclomotori. Tale divieto non si applica a e-bike con pedalata assistita fino a 25 km/h, mentre comprende quelle in grado di raggiungere fino a 45 km/h, salvo in presenza del pannello integrativo «eccetto e-bike».

Nel caso di un divieto di circolazione generale, le MTB devono essere spinte a mano. La responsabilità civile è valutata come se si fosse a piedi. Il proprietario dell'area boschiva è responsabile delle opere presenti sulla propria via (ad es. ponti e parapetti). Generalmente non è richiesta un'ulteriore messa in sicurezza, in particolare per proteggere dai pericoli tipici delle aree forestali, come caduta di tronchi o rami.

4.3 Accessibilità di una pista MTB nel bosco, diritto di transito

L'accesso a una pista MTB segnalata, realizzata a norma all'interno di un'area boschiva, avviene attraverso una strada forestale. Per transitare su quest'ultima, occorre il consenso del rispettivo proprietario?

In assenza di un divieto generale di circolazione, è consentito il transito in MTB su strade forestali. Il consenso del proprietario non è indispensabile, salvo nei casi in cui il tratto per accedere alla pista MTB debba essere segnalato come percorso MTB ufficiale. Questo purché la segnaletica non sia già stata approvata in occasione del rilascio del permesso di costruzione per la pista in parola o in altre circostanze, ad es. contestualmente ai piani stradali vincolanti per il proprietario terriero o alla classificazione del percorso.

4.4 Sentieri escursionistici

Chi è responsabile per la messa in sicurezza nei casi in cui strade campestri e forestali non siano segnalate come percorsi MTB, ma come sentieri escursionistici?

Nel caso di sentieri escursionistici segnalati, l'obbligo di messa in sicurezza spetta all'ente locale competente ai sensi delle disposizioni esecutive cantonali della legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri (LPS). La sicurezza del sentiero, però, deve essere valutata dal punto di vista degli escursionisti a piedi, dunque non include la protezione delle persone che transitano in MTB o in altro modo. In caso di utilizzo condiviso, potrebbe essere necessario vagliare misure di protezione in corrispondenza di punti pericolosi (cfr. punto 3.6).

Cfr. linee guida «Sentieri escursionistici, prevenzione dei rischi e responsabilità» (cap. 5.2.2).



Ripristino dei sentieri segnalati
per escursionismo a piedi e MTB
e sgombero da rami e tronchi al
termine delle operazioni forestali

5. Incidenti lavori forestali

5.1 Messa in sicurezza durante operazioni forestali

I proprietari di aree boschive e le imprese forestali devono adottare precauzioni durante l'esecuzione di lavori in aree adiacenti a vie forestali e percorsi MTB segnalati?

Vigono le stesse regole anche per i wild trail?

Chi esegue operazioni forestali deve garantire che **nessuno entri nel perimetro di rischio dei lavori**. Occorre dunque impedire l'accesso non solo a percorsi MTB e altre vie forestali segnalate, ma anche ai wild trail che si trovano nell'area dei lavori.



Fig. 12 Telo di sbarramento utilizzato spesso in presenza di lavori forestali

Quando si abbatte un albero, inoltre, è necessario controllare più volte l'area di caduta e di pericolo.

5.2 Tronchi non rimossi al termine dei lavori

Il proprietario o l'impresa forestale possono essere ritenuti responsabili, se al termine dei lavori i tronchi non vengono rimossi correttamente da un percorso MTB segnalato?

Al termine delle operazioni di taglio, i percorsi MTB e i sentieri escursionistici ufficialmente segnalati devono essere ripristinati e ripuliti completamente da rami e tronchi. Il rischio di responsabilità civile per l'ente o l'impresa che effettua i lavori sussiste qualora le operazioni creino pericoli insidiosi per gli utenti o tronchi e rami non vengano rimossi dal tracciato.



Attenersi alle regole
e procedere con la
dovuta accortezza:
i gestori dei terreni
possono contare sulla
disciplina dei biker

6. Incidenti lavori agricoli

6.1 Incidenti con veicoli agricoli motorizzati

In caso di collisione fra un veicolo motorizzato e una mountain bike su una via rurale o forestale oppure in fase di transito nell'aia di proprietà, la responsabilità è sempre del gestore del terreno?

Per i veicoli a motore vige una cosiddetta responsabilità civile del detentore (art. 58 cpv. 1 LCStr). La colpa in questo caso non è un requisito indispensabile per essere ritenuti civilmente responsabili. In linea di principio, il possessore del veicolo risponde per qualsiasi danno a persone o cose causato dall'utilizzo del proprio mezzo. Tale responsabilità è esclusa soltanto in caso di **grave negligenza da parte del ciclista** (art. 59 cpv. 1 LCStr).

La responsabilità civile in senso stretto del proprietario di un veicolo a motore si applica in linea di principio anche nel caso in cui viga un divieto giudiziario di transito all'interno di un'aia. Tuttavia, in questi casi solitamente viene riconosciuta una grave negligenza del ciclista.

L'assicurazione di responsabilità civile obbligatoria per chi è in possesso di un veicolo a motore garantisce la copertura finanziaria di eventuali danni causati dal veicolo. La persona coinvolta nell'incidente ha il diritto di rivarsi direttamente sull'assicurazione.

6.2 Incidenti con animali su un percorso MTB segnalato

In caso di incidente con animali (vacche, tori, cani da guardiania) su un percorso MTB segnalato che attraversa un pascolo, la responsabilità può essere attribuita al gestore di tale pascolo?

I gestori rispondono dei danni causati dai loro animali, laddove non siano in grado di dimostrare di aver agito con la dovuta attenzione richiesta dalle circostanze in termini di custodia e sorveglianza (responsabilità per animali, art. 56 diritto delle obbligazioni). Le misure da adottare si basano in gran parte sulla guida-checklist «Bovini in zone di pascolo e di escursione» e sul materiale informativo sui cani da guardiania e il turismo (www.protectiondestroupeaux.ch/it/).



Fig. 13 Guida e checklist «Bovini in zone di pascolo e di escursione» del Servizio per la prevenzione degli infortuni nell'agricoltura SPIA (www.info.spia.ch/it)

6.3 Passaggi nelle recinzioni

I gestori o i proprietari di un terreno possono essere ritenuti responsabili, se i ciclisti sono vittime di un incidente dovuto all'attraversamento non segnalato di una recinzione metallica?



Fig. 14 La bandierina segnaletica rende visibile la recinzione metallica

Un filo metallico teso che attraversa il tracciato costituisce un'insidia per i ciclisti. Di conseguenza, laddove sia prevedibile il passaggio di mountain bike, per ragioni di segnaletica (percorso MTB ufficiale), natura del tracciato (transitabile) o sulla base dell'esperienza, occorre impiegare le risorse adeguate per rendere più visibile il filo metallico, in particolare tramite una bandierina o un nastro segnaletici colorati. In caso di negligenza in tal senso, sia i gestori del terreno, che erigono la recinzione, sia i proprietari di quest'ultimo possono essere ritenuti responsabili in quanto proprietari dell'opera.

6.4 Strade private e vie rurali antistanti i fabbricati a uso agricolo

Strade private e vie rurali antistanti i capannoni agricoli sono utilizzate solitamente come aree di lavoro (vie di accesso per macchinari agricoli ecc.). I gestori devono attenersi alle norme della circolazione?

In assenza di un divieto giudiziario di accesso e transito, strade e vie private sono considerate spazi di circolazione pubblici e dunque vigono le regole del codice stradale. I gestori del terreno possono tuttavia contare sul fatto che i biker rispettino a loro volta tali regole e prestino la dovuta attenzione (velocità adeguata alle circostanze, guida a vista) in particolare quando transitano davanti ai capannoni agricoli (principio della fiducia, art. 26 LCStr).

6.5 Manichette o tubi su via privata

I gestori del terreno possono essere ritenuti responsabili in caso di incidente in mountain bike causato dalla presenza di una manichetta o di un tubo sulla via di loro proprietà?

La valutazione cambia se il tracciato è segnalato come percorso MTB ufficiale?

In assenza di un divieto di transito in bicicletta, è indifferente se il percorso sia segnalato ufficialmente come percorso MTB o meno. I gestori del terreno non devono creare insidie sul tracciato, ovvero ostacoli che i mountain biker, pur adottando uno stile di guida prudente adeguato alle circostanze, non sarebbero in grado di riconoscere o identificare per tempo e che fungono quindi da vere e proprie trappole. Di norma non è questo il caso di tubi o manichette presenti sul tracciato.

Realizzazione e manutenzione professionali per piste MTB piacevoli



7. Piste MTB con ente promotore

7.1 Incidenti su piste MTB

Oltre all'ente promotore di una pista MTB, è responsabile anche il proprietario che ha autorizzato la realizzazione e l'utilizzo di tale pista?

Secondo il principio dell'accessione (art. 667 CC), il proprietario del terreno è in linea di principio anche proprietario delle opere presenti su di esso, dunque anche di una pista MTB. La proprietà dell'opera e i rischi connessi possono però essere trasferiti al gestore di tale tratto, in particolare nel caso in cui sia istituita una servitù di costruzione o stipulata una convenzione. Segnaletica, realizzazione, gestione, manutenzione e messa in sicurezza possono essere affidate interamente al gestore, mediante un accordo, in modo che al proprietario del terreno non rimanga alcun potere di disposizione.

7.2 Requisiti in materia di sicurezza

Quali sono i requisiti per la messa in sicurezza di una pista MTB?

Le piste MTB sono infrastrutture che devono essere realizzate e mantenute in modo professionale. In linea di massima si può fare riferimento all'opuscolo tecnico «Impianti per mountain bike».

Per piste gestite a scopi commerciali vigono requisiti di sicurezza maggiori rispetto a quelli per piste realizzate e mantenute da associazioni o gruppi di interesse esclusivamente su iniziativa privata «volontaria», dunque senza interessi di tipo commerciale e senza personale operativo in loco. Non ci si



Fig. 16 Esempio di messa in sicurezza da rischio caduta



Fig. 15 Müller, C. Impianti per mountain bike: aspetti di sicurezza per la progettazione, la costruzione e la gestione. Berna, Ufficio prevenzione infortuni (upi), 2019. Documentazione tecnica 2.040.

7. Piste MTB con ente promotore

può aspettare l'esecuzione di controlli quotidiani. L'attività di supervisione deve piuttosto basarsi sulla consueta **necessità di manutenzione degli elementi strutturali presenti**. Sulle piste MTB con scopi non commerciali è soprattutto responsabilità dei ciclisti guidare sempre in modo previdente e adeguato alle proprie capacità.

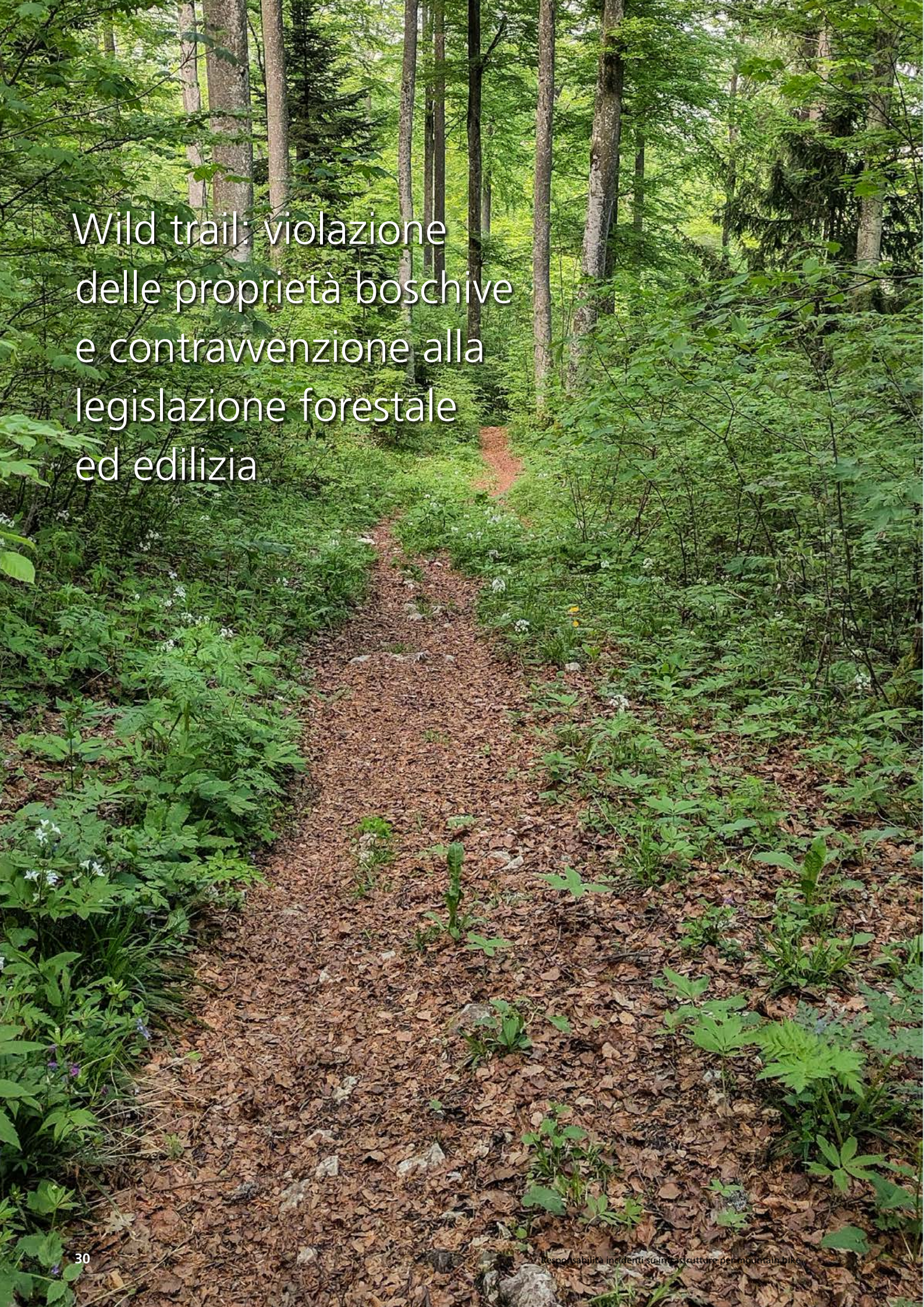


Fig. 17 Opera presso Muot da l'Hom a Scuol

7.3 Piste MTB facenti parte della rete segnalata

Di chi è la responsabilità quando su un percorso MTB segnalato ufficialmente si trova una pista MTB gestita da terzi?

In questo caso sono responsabili nei confronti dei ciclisti sia l'autorità pubblica responsabile del percorso sia l'ente promotore che realizza, controlla ed effettua la manutenzione della pista MTB. È fortemente raccomandato in tal caso stipulare un accordo che regoli doveri e responsabilità rispetto a realizzazione, segnaletica, gestione, manutenzione e messa in sicurezza, nonché assunzione interna dei danni.



Wild trail: violazione
delle proprietà boschive
e contravvenzione alla
legislazione forestale
ed edilizia

8. Wild trail

8.1 Wild trail MTB nel bosco

I proprietari forestali possono essere ritenuti responsabili per wild trail realizzati da terzi senza permesso all'interno della loro area boschiva oppure creatisi in seguito a transito costante?

Cosa succede se la proprietà dà il proprio consenso a posteriori?

I wild trail violano le proprietà boschive e contravvengono alla legislazione forestale ed edilizia. Chi li percorre lo fa **assumendosi ogni tipo di responsabilità** e senza alcuna pretesa in termini di responsabilità civile nei confronti del proprietario forestale, a prescindere dal fatto che quest'ultimo accetti l'esistenza del trail. La proprietà in particolare non è tenuta a chiudere l'accesso al trail (salvo in caso di lavori forestali) o ad avvertire in caso di carenze strutturali, caduta di legname o altri pericoli.

Se il proprietario dell'area boschiva autorizza a posteriori un ente promotore privato a gestire il trail, può essere **corresponsabile** di elementi architettonici **in quanto proprietario dell'opera**, a meno che tale qualifica non sia adeguatamente trasferita al gestore (cfr. risposta punto 7.1).

Il nullaosta inoltre dovrebbe essere concesso soltanto a condizione che l'ente promotore ottenga le autorizzazioni necessarie.

8.2 Trappole su percorsi wild trail

Chi è responsabile in caso di insidie tese da ignoti su wild trail?

I biker percorrono i wild trail **a proprio rischio e pericolo** e sono responsabili di eventuali danni dovuti alla presenza di trappole tese da ignoti, a meno che non venga identificato il colpevole. Chiunque crei un'insidia su una via transitabile in MTB (ad es. filo metallico teso o chiodi) è **perseguibile civilmente e penalmente** per i danni da essa causati.

