

FRANCESCO MARIA MAFFEZZONI  
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI BRESCIA\*

*La responsabilità civile nelle competizioni automobilistiche:  
spunti di riflessione tra società organizzatrici e altri soggetti.*

*Considerations on Civil Liability in Motor Racing for  
Organizing Companies and other Entities.*

**Abstract:** L'articolo si occupa della responsabilità civile nelle competizioni motoristiche. L'autore si concentra sulle diverse tipologie di responsabilità civile applicabili in Italia agli eventi motoristici, attraverso lo studio della più recente giurisprudenza e della normativa sportiva. Inoltre egli affronta il tema della responsabilità e distingue tra responsabilità dell'organizzatore, del proprietario della struttura, dei funzionari, dei concorrenti e degli spettatori.

**Abstract:** The article investigates the civil liability in motorsport competitions. The author focuses on the different types of civil liability in Italy applicable to the motorsport events, through the study of the most recent jurisprudence and the sporting regulations. Furthermore the author discusses the subject of responsibility and makes a distinction among the liability of organizer, owner of structure, officials, competitors and spectators.

**Keywords:** sport motoristici, pilota, circuito, automobile, responsabilità per incidente stradale, competizione, regolamenti, circuito chiuso, traffico normale, pericolo.

**Keywords:** motorsports, organiser, competitor, driver, circuit, automobile, car accident liability, officials, victim, fault, competition, regulations, closed circuit, normal traffic, danger, clerk of course.

### *1. Tema d'indagine "Motorsport is dangerous!"*

Il monito "*Motorsport is dangerous*"<sup>1</sup>, legittimato dalla casistica degli eventi che hanno funestato gare nazionali ed internazionali e rivolto agli addetti ai lavori e al pubblico,

---

\* Professore a contratto di diritto delle competizioni motoristiche presso l'Università del Salento e Assegnista di ricerca presso l'Università degli Studi di Brescia.

ricorda i pericoli insiti nello sport automobilistico<sup>2</sup> e giustifica queste brevi note in tema di responsabilità nelle competizioni automobilistiche.

Per l'accertamento della responsabilità civile conseguente a incidente in una manifestazione sportiva, è necessario consultare *in primis* il Regolamento Sportivo Nazionale dell'Automobile Club d'Italia,<sup>3</sup> fonte che prevede e distingue le tipologie di competizioni in base al contenuto agonistico<sup>4</sup> e focalizzate sulla prestazione in relazione a fattori quali il tempo, la distanza, l'abilità di guida, l'impegno psico-fisico dei partecipanti e la prestazione delle vetture, differenziandole dalle competizioni a ridotto contenuto agonistico<sup>5</sup> e non agonistico<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Questo avviso, che letteralmente significa "Lo sport automobilistico è pericoloso" viene riportato, nel mondo dell'automobilismo sportivo americano, sui pass personali e affisso nei circuiti e sui campi di gara.

<sup>2</sup> La pericolosità e i rischi della pratica dello sport automobilistico sono stati, purtroppo, ribaditi dai tristi e numerosi avvenimenti accaduti sia in campo internazionale che in campo nazionale. E' sufficiente ricordare in questi ultimi anni la morte del pilota Georg Plaza alla 50° Rieti-Terminillo nell'anno 2011; la morte del pilota Valerio Catelani e della copilota Daniela Bertoneri al 47° Rally Città di Lucca nel 2012; la morte del pilota Jules Bianchi in Formula 1 nel 2014; la morte del pilota Stefano Campana e del copilota Robin Munz al 3° Rally Ba..relli Ronde di Como nel 2015; la morte del pilota Davide Tulipani al 37° Rally del Chianti nel 2016; la morte dello spettatore Enrico Anselmino e il ferimento di altri 8 spettatori al Rally Legend di San Marino nel 2016; la morte del Commissario di percorso ACI Mauro Firmo al 47° Trofeo Vallecamonica nel 2017, la morte del pilota Mauro Amendolia e del Commissario di percorso ACI Giuseppe Laganà al 101° Rally Targa Florio nel 2017; la morte del copilota Salvatore Coniglio al 13° Rally Agrigentino "Valle del Sosio" nel 2020; la morte di due giovani spettatori Davide Rabotti e Cristian Poggiali al 41° Rally dell'Appennino Reggiano nel 2021; la morte della copilota Barbara Incerti al 1° Rally Storico del Veneto nel 2022, la morte del pilota Julio Cesar Castrillo e del copilota Francisco Javier al 42° Rally Villa de Tineo; del pilota Craig Breen nei test precedenti il Rally di Croazia nel 2023 e del pilota Dilano Van't Hoff in occasione dell'evento di Spa – Francorchamps nel campionato di Formula Regional by Alpine.

<sup>3</sup> L'ACI, a sensi dell'art. 4 Regolamento Sportivo Nazionale, è titolare sul territorio nazionale del potere sportivo automobilistico che gli proviene dalla FIA e che gli è riconosciuto dalla legge. È la Federazione Sportiva Nazionale riconosciuta dal CONI per lo Sport automobilistico che, a sensi dell'art. 2, comma 5 del decreto legislativo 8 gennaio 2004, n.15, svolge l'attività secondo la disciplina prevista dal proprio ordinamento (d.p.r. 8 settembre 1950, n. 881 e successive modificazioni). L'ACI svolge la sua attività di Federazione Sportiva per lo Sport automobilistico italiano attraverso gli Organi Sportivi, istituiti ai sensi dell'art. 20 e segg. del suo Statuto, quali Organi di vertice del settore, titolari dell'esercizio e della gestione del potere sportivo in piena autonomia normativa, regolamentare e finanziaria.

<sup>4</sup> Rientrano in questa tipologia le manifestazioni di velocità in circuito, velocità in salita, rally, cross country rally, velocità su terra, velocità su ghiaccio, rallycross, formula challenge, slalom, autostoriche (velocità in circuito, velocità in salita e rally), velocità fuoristrada, karting, competizioni ad energie rinnovabili ed alternative.

<sup>5</sup> Rientrano in questa tipologia le manifestazioni di trial, gymkane, manifestazioni tempo libero karting, regolarità turistica, challenge e classica per auto storiche e moderne

<sup>6</sup> Si considerano attività ludico ricreative ed amatoriali le manifestazioni sportive organizzate da enti o associazioni per scopi di ricreazione, crescita, salute, maturazione personale e sociale che possono svolgersi anche con modalità competitiva e potranno comportare l'assegnazione di premi e/o trofei di natura esclusivamente simbolica.

La varietà delle discipline dello sport motoristico rende complessa l'individuazione delle norme applicabili imponendo una doverosa e prodromica verifica dell'attività sportiva esercitata e delle modalità di svolgimento.<sup>7</sup>

## *2. Forme di responsabilità applicabili all'attività sportiva automobilistica.*

Nel panorama motoristico italiano le manifestazioni automobilistiche agonistiche si classificano in competizioni su percorsi aperti al traffico<sup>8</sup> e competizioni su strade chiuse al traffico.<sup>9</sup> Il partecipante ad una manifestazione su strade non chiuse al traffico è tenuto al rispetto delle prescrizioni stabilite dal Codice della Strada - in particolare al limite di velocità e alla segnaletica - in quanto queste norme sono fondamentali per la tutela primaria della sicurezza pubblica<sup>10</sup>.

Quando viene accertata una violazione del Codice della Strada il concorrente responsabile è obbligato a risarcire il danno eventualmente prodotto a persone e/o a cose, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il sinistro a sensi dell'art. 2054 c.c.<sup>11</sup> e potrà essere sottoposto anche alle ulteriori sanzioni previste dal regolamento tecnico-sportivo federale (ad es. l'esclusione del concorrente dalla competizione).<sup>12</sup>

---

<sup>7</sup> Si veda L. CANTAMESSA, G. M. RICCIO, G. SCIANCALEPORE, "Lineamenti di diritto sportivo", Milano, 2008, 280.

<sup>8</sup> I rally sono manifestazioni sportive di regolarità che si svolgono lungo percorsi suddivisi in settori in ciascuno dei quali, di norma, sono compresi tratti di regolarità su strade aperte alla circolazione stradale, dove è obbligatorio il rispetto delle norme del Codice Stradale e prove speciali a velocità libera su tratti che sono chiusi al traffico. Si veda Cass. 24.03.1958 n. 980, in *Arch. giur. circ.*, 1958, 69, con nota di PERSEO, *Gare sportive su strade il cui traffico normale non sia stato sospeso o limitato dalle competenti autorità* e Corte Appello Torino 21.10.1966, in *Riv. dir. sport.*, 1968, 125.

<sup>9</sup> Fra le competizioni che si svolgono su strade chiuse al traffico si possono ricordare a titolo esemplificativo le competizioni in circuito e quelle di velocità in salita (CIVM).

<sup>10</sup> Si veda in giurisprudenza Cass. 18.12.1975, in *Riv. dir. sport.*, 1976, p. 50 e in dottrina V. FRATTAROLO "La responsabilità civile per le attività sportive" Milano, 1984.

<sup>11</sup> Si veda Cass. 3.04.1981 n. 1896, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1981, p. 807 e in giurisprudenza di merito Corte Appello l'Aquila 14.2.1992, in *Giustizia civile* 1992, I, p. 1350.

<sup>12</sup> Sul punto si veda l'art. 58 del Regolamento Sportivo Nazionale Acisport, nella parte in cui si conferma che le manifestazioni sportive organizzate su strade aperte al traffico devono svolgersi conformemente alle prescrizioni del Codice della Strada e le eventuali infrazioni devono essere sanzionate dai Commissari Sportivi o dal Giudice Unico.

In occasione delle gare disputate su strade chiuse al traffico, sottratte quindi all'uso pubblico e riservate ad automobili da competizione, non trova applicazione l'articolo 2054 c.c.,<sup>13</sup> i concorrenti sono esonerati dall'osservanza del codice della strada<sup>14</sup> ed autorizzati a porre in essere comportamenti, normalmente vietati in tema di circolazione stradale, ad esempio procedere a velocità molto elevate e/o compiere manovre ardite.<sup>15</sup>

I partecipanti ad una gara automobilistica a circuito chiuso sono comunque vincolati ai limiti prescritti dalle regole di gara e dalle norme di prudenza, rapportate alle esigenze della competizione,<sup>16</sup> secondo il principio consolidato che *“la violazione del principio del neminem laedere di cui all'art. 2043 c.c., non può a priori ed astrattamente escludersi in relazione al pilota di un'auto riguardo ad una gara sportiva di velocità per quanto a circuito chiuso perché anche con riferimento a tale tipo di competizione agonistica può verificarsi il compimento da parte del pilota di un fatto illecito, strutturato nei suoi elementi essenziali della colpa e dell'antigiuridicità del comportamento come conseguenziale alla*

---

<sup>13</sup> Si veda Tribunale Trento 14.3.1980, in *Riv. dir. sport.*, 1981, p. 60; Tribunale Milano 27.1.1972, in *Giur. It.*, 1972, I, 2, p. 932 e Tribunale Perugia 29.6.1987, in *Riv. dir. sport.*, 1988, p. 87 che ha sottolineato *“Il convenuto è nel giusto quando afferma che la norma dell'art. 2054 c.c. non sia applicabile a incidenti verificatisi in occasione di gare di velocità effettuati in circuiti chiusi (in tal senso Cass. n.2386 del 1967 e Cass. n.1511 del 1950) e che pertanto gli addebiti mossi al Luraghi debbano essere valutati esclusivamente ai sensi dell'art. 2043 c.c.”*

<sup>14</sup> Sul punto si veda in dottrina R. FRAU, *“La responsabilità civile sportiva”*, in *“La responsabilità civile – responsabilità extracontrattuale”*, in PAOLO CENDON, a cura di, *Il diritto privato nella giurisprudenza*, X, Torino, 1998, che ha evidenziato che nella gara su percorso (anche temporaneamente) sottratto all'uso pubblico, mancherebbero gli estremi della *circolazione*, i quali costituiscono il presupposto indefettibile per l'applicazione del codice della strada; si veda anche Tribunale Vicenza, 30.06.1955: *“Venendo così la strada tolta a tutti per essere riservata ai soli partecipanti alla gara, non può derivare responsabilità alcuna al concorrente dallo sviluppo della massima velocità, poiché la gara è stata programmata proprio al fine di vedere chi sia in grado di correre di più ... Dal che consegue che non si può fare risalire la responsabilità del luttuoso evento ad una velocità eccessiva, poiché tale elemento non può essere preso in esame né sotto l'aspetto della violazione della normale prudenza, in quanto trattandosi di competizione è sostituita dall'audacia sportiva che può diventare elemento di colpa soltanto quando diventi l'equivalente della sconsideratezza; né tanto meno, sotto l'aspetto dell'eccesso di velocità, trattandosi appunto di una gara di velocità”*. Si veda anche Tribunale Trento 14.3.1980, in *Riv. dir. sport.*, 1981, p. 60.

<sup>15</sup> Significativa di questo orientamento è la pronuncia del Tribunale Monza 30.3.1965, in *Foro it.*, 1966, II, p. 60 che ha precisato *“Il partecipante a una gara automobilistica di velocità in circuito chiuso non risponde degli eventi lesivi cagionati durante la gara, se ha rispettato i regolamenti sportivi generali e speciali destinati a disciplinare lo svolgimento della competizione e se ha agito con prudenza da valutare non alla stregua dei comuni criteri di comportamento, ma avuto riguardo alle caratteristiche dello sport automobilistico, ove predomina l'antagonismo e influisce in ampia misura l'audacia”*.

<sup>16</sup> B. BERTINI, *“La responsabilità sportiva”*, Milano, 2002, p. 67.

*non osservanza di una regola riguardante la gara o ad una condotta di evidente negligenza.”<sup>17</sup>*

Lo sport automobilistico come già affermato è una disciplina sportiva con un alto grado di rischio e la pericolosità è una costante inevitabile.<sup>18</sup>

La giurisprudenza ritiene che le competizioni automobilistiche, eventi contraddistinti da condotte rischiose, rientrino ai sensi dell'art. 2050 c.c. nel concetto di “attività pericolosa”,<sup>19</sup> per la quale è sufficiente che un determinato comportamento sia per sua natura e per i mezzi adoperati probabile fonte di danno<sup>20</sup> e che tale qualificazione, nelle

---

<sup>17</sup> L'applicabilità dell'art. 2043 c.c. è stata confermata in relazione ad una gara di rally da Cass. 06.05.2008 n. 11040, in *Giustizia Civile*, 2008, p. 2136 per la quale, essendo la competizione a circuito chiuso, il pilota non era tenuto a rispettare la normativa del codice della strada, anche se restava tenuto al rispetto dei criteri generali di diligenza, prudenza e perizia; il Tribunale di Monza 30.03.1965, in *Foro It.*, 1966, II, p. 35 nel caso dell'incidente occorso in Formula 1 tra Clark e Von Trips e che causò la morte del pilota Von Trips e di 15 spettatori ha affermato che l'obbligo del conduttore non è limitato alla sola osservanza del regolamento di gara poiché questi deve rispondere ogni qualvolta cagioni un evento lesivo per negligenza, imprudenza ed imperizia.

<sup>18</sup> Si veda A. MAIETTA, “*Lineamenti di diritto dello sport*”, Torino, p. 220 e S. BIANCHETTI, “*I danni sportivi – Lesioni personali derivanti dalla pratica sportiva e risarcimento del danno*”, Milano, 2015, p. 30.

<sup>19</sup> È principio pacifico in giurisprudenza che sono considerate pericolose, oltre alle attività definite tali dal T.U. di P.S., anche quelle che presentano un'elevata percentuale di rischio, specie le attività come ha sottolineato Cass. 27.07.1990 n. 7571, in *Arch. civ.*, 1991, p. 46 che “*per la loro stessa natura o per le caratteristiche dei mezzi adoperati comportano la rilevante possibilità del verificarsi di un danno per la loro spiccata potenzialità offensiva*”; si veda anche Cass. 26.4.2004 n. 7916, in *Arch. civ.* 2004, p. 33 e Cass. 24.01.2000 n. 749, in *Foro it.*, 2000, I, p. 2861 che ha ritenuto attività pericolosa a sensi dell'art. 2050 c.c. una gara motociclistica. Cass. 27.5.2003 n. 3460, in *Resp. prev.*, 2003, p. 959 ha ritenuto pericolosa ex art. 2050 c.c. l'attività di go-kart e Cass. 26.06.2018 n. 39284 ha sottolineato che “*Proprio in ragione della pericolosità dell'attività che si accinge a svolgere, anche sul pilota partecipante alla gara incombono gli obblighi di diligenza, perizia e prudenza, sollecitati dall'anzidetta regola di diritto comune di cui all'art. 2050 del codice civile (sez. 4 n. 32697 del 04.05.2010, Ghedini)*”. Anche la giurisprudenza di merito è in tal senso si veda Corte Appello Milano 2.6.1981, in *Resp. civ. prev.* 1982, p. 36 che ha ritenuto pericolosa l'attività di automobilismo; si veda anche Pretura Bologna - Sezione Imola 16.12.1997, in *Riv. dir. sport.*, 1997, p. 495 riguardante la nota vicenda dell'incidente in cui perse la vita il pilota di Formula 1 Senna che ha posto a base della motivazione il presupposto della pericolosità dello sport automobilistico.

<sup>20</sup> In dottrina si veda M. BONA, A. CASTELNUOVO, P.G. MONATERI, “*La responsabilità civile nello sport*”, Milano, 2002, p. 35 che considerano pericolosa l'attività “*quando statisticamente cagiona molti incidenti o quando minaccia di cagionarne di molto gravi.*” In giurisprudenza si veda Cass.13.2.2009 n. 3528, in *Guida al dir.* 2009, 12, p. 30 in motivazione nella parte in cui afferma che “*Orbene, dagli stessi precedenti giurisprudenziali richiamati dalla corte d'appello, ma anche dal successivo sviluppo della interpretazione dell'art. 2050 cod. civ. da parte della Corte, emerge che la pericolosità dell'attività esercitata deve essere valutata in base alle concrete circostanze di fatto in cui si è venuta svolgendo, tenendo conto insieme della specifica capacità di chi è chiamato a svolgerla e della potenzialità di danno che essa comporta (così ad esempio Cass. 9 aprile 1999 n. 3471 e 26 aprile 2004 n. 7916)*”. Si veda in giurisprudenza di merito Tribunale Roma 31.1.1967, in *Rep. giur. it.* 1967, p. 151 e Tribunale di Roma 25.09.2020 n. 12921, in *Redazione Giuffrè*, 2020 che ha sottolineato che nell'ambito dell'art. 2050 c.c. “*vengono annoverate determinate attività, per le quali anche la giurisprudenza ha ritenuto che si debba far riferimento ad una*

ipotesi che sfuggono alla tipizzazione normativa, sia riservata al giudice di merito secondo un apprezzamento di fatto che è insindacabile dalla Suprema Corte.

La Cassazione definisce in generale “*pericolosa*” la disciplina sportiva che, per la particolare natura intrinseca o per i mezzi impiegati, espone gli atleti ad un più alto rischio di infortunio, indipendentemente dalla minore o maggiore perizia esercitata od in ogni caso dalla possibilità di un errore tecnico.<sup>21</sup>

La giurisprudenza ha qualificato attività pericolosa la circolazione di veicoli in sé e per sé considerata come disposto dall’art. 2054 c.c. che è applicazione della regola generale posta dall’art. 2050 c.c.<sup>22</sup> precisando che “*il collegamento tra i due articoli del codice civile non è ritenuto una mera intenzione del legislatore, poiché esso è chiaramente esplicitato nella identità della prova liberatoria prevista per il superamento della presunzione di responsabilità:” avere adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno*” (art. 2050) “*aver fatto tutto il possibile per evitare il danno* (art. 2054, primo comma).”<sup>23</sup>

Rientrando le competizioni automobilistiche - per la loro natura intrinseca di “*attività pericolosa*” - nell’applicazione dell’art. 2050 c.c., l’autore dell’illecito potrà liberarsi dalla

---

*maggior probabilità di danno in virtù dei mezzi adoperati nello svolgimento dell’attività sportiva stessa, quali ad esempio: l’automobilismo, ciclismo, motociclismo.”*

<sup>21</sup> Cfr. Cass. 13.02.2009 n. 3528, in *Guida al dir.*, 2009, 12, p. 30 che a tal fine chiarisce che “*l’atleta impegnato in una manifestazione sportiva agonistica accetta di esporsi a quegli incidenti che ne rendono prevedibile la verificazione, perché a produrli concorrono gli inevitabili errori del gesto sportivo o degli altri atleti impegnati nella gara, come gli errori di manovra dei mezzi usati.*”

<sup>22</sup> Cass. SS. UU. 29.04.2015 n. 8620, in *Resp. Civ. e Prev.*, 2016, 1, p. 205 in particolare afferma che: “*3.2 La disciplina dell’art. 2054 cod. civ. costituisce, invero, un’applicazione della regola generale posta dal precedente art. 2050 c.c., nel senso che la circolazione dei veicoli è stata considerata dal legislatore un caso particolare di attività pericolosa, come risulta espressamente affermato nella Relazione ministeriale al codice civile, laddove, nello spiegare il trattamento dettato per le attività pericolose (art. 2050 c.c.) si afferma che “il principio consacrato nell’art. 120 del testo unico delle disposizioni per la tutela delle strade e per la circolazione 8 dicembre 1933 n. 1740, riprodotto nell’art. 2054 c.c., è stato esteso a tutte le attività che possono creare pericolo per i terzi” (sub n.795) e successivamente, nell’illustrare l’art. 2054 (sub n. 796) si ribadisce che “dettata dall’art. 2050 c.c. la regola generale sopra esposta, di essa si fa applicazione nell’art. 2054 c.c., ove si regola la responsabilità per la circolazione dei veicoli, già disciplinata nell’art. 120 C.d.S.*

*In sostanza l’art. 120 C.d.S. del 1933 è stato sostanzialmente trasposto nell’art. 2054 c.c. (con alcune precisazioni che la pratica aveva indotto a ritenere necessarie) e nel contempo se ne è ricavata una norma generale (l’art. 2050 c.c.) con la conseguenza che la circolazione dei veicoli concreta una specie rispetto al genus delle attività pericolose, come è confermato dall’identità della prova liberatoria per il superamento della presunzione di responsabilità, prevista rispettivamente dall’art. 2050 c.c. (che richiede la dimostrazione di “avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno”) e dall’art. 2054 c.c. comma 1, (che prevede la dimostrazione che il conducente ha fatto “tutto il possibile per evitare il danno”).*

<sup>23</sup> Si veda Cass.24.01.2000 n. 749, in *Foro it.*, 2000, I, p. 2861.

responsabilità solo fornendo la prova di aver adottato tutte le misure idonee<sup>24</sup> ad evitare il danno, valutate tenendo conto della normale prudenza e del rispetto di norme e regolamenti. Per il riconoscimento della responsabilità è indispensabile l'accertamento del nesso di causalità tra l'attività e il danno subito dal terzo (sia esso atleta, spettatore o altro soggetto coinvolto), dovendo ricorrere la duplice condizione che il fatto costituisca un antecedente necessario dell'evento, nel senso che quest'ultimo rientri tra le conseguenze ordinarie e normali del fatto e che l'antecedente medesimo non sia poi neutralizzato, sul piano etiologico, dalla sopravvenienza di un fatto di per sé idoneo a determinare l'evento.<sup>25</sup>

La causa efficiente sopravvenuta, che abbia i requisiti del caso fortuito cioè dell'eccezionalità e dell'imprevedibilità (quale ad esempio la presenza di una macchia d'olio sulla pista se non è provato che essa è stata la causa dello sbandamento del mezzo del danneggiato e se quest'ultimo ha continuato a girare in pista anche dopo essersi accorto della presenza della macchia<sup>26</sup>) sia idonea, da sola, a causare l'evento, recide il nesso etiologico tra quest'ultimo e l'attività pericolosa, producendo effetti liberatori e ciò anche quando sia attribuibile al fatto del danneggiato stesso o di un terzo.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> L'individuazione di "tutte le misure idonee" è concetto indeterminato che rischia di risolversi in una *probatio diabolica* in capo al danneggiante; nelle elaborazioni dottrinali e giurisprudenziali tale prova viene quindi piuttosto fatta coincidere con la prova del caso fortuito, ossia di un evento che non si poteva prevedere e quindi evitare con la predisposizione di specifiche cautele.

<sup>25</sup> Cass. 22.07.2016 n. 15113, in *Giust. Civ. Mass.*, 2016; si veda anche Tribunale di Cassino 8.11.2017" *Essere costretti ad adottare tutte le misure idonee ad evitare il danno significa rispondere anche del fortuito e, comunque, di qualsiasi evento che si è prodotto, tale che il danno sia dovuto ad un'azione di colui che esercita un'attività pericolosa o ad una sua omissione. Si tratta, in sostanza, di una responsabilità semioggettiva, perché presupposto dell'applicazione dell'art. 2050 cod. civ. è che un danno sia stato cagionato dall'esercizio dell'attività pericolosa e che sussista un nesso di causalità tra lo svolgimento di tale attività e l'evento dannoso*".

<sup>26</sup> Tribunale Verona 9.03.2013, in *Foro it.*, 2013, I, p. 2322.

<sup>27</sup> Cass. 13.05.2007 n. 5839, in *Giust. civ. Mass.*, 2007, p. 6 e Cass. 5.01.2010 n. 25, in *Giust. civ. Mass.*, 2010, 1, p. 21 e Tribunale Avellino, Sez. I, 18.04.2018 n. 768, in *Redazione Giuffrè*, 2019 secondo il quale: "In tema di responsabilità per esercizio di attività pericolosa, la presunzione di colpa a carico del danneggiante, posta dall'art. 2050 c.c., presuppone la sussistenza del nesso eziologico tra l'esercizio dell'attività e l'evento dannoso, la cui prova è a carico del danneggiato, sicché va esclusa ove sia ignota o incerta la causa dell'evento dannoso. L'art. 2050 c.c. prevede un'inversione dell'onere della prova a carico dell'autore del danno, tenuto a dimostrare di aver adottato tutte le misure idonee ad evitarlo. La presunzione *iuris tantum* riguarda l'elemento psicologico della colpa, ma non il fatto illecito, né il nesso eziologico tra fatto ed evento che devono, invero, essere provati dal danneggiato. Per liberarsi della responsabilità prevista dall'art. 2050 c.c. non basta solamente la prova negativa di non aver commesso alcuna violazione delle norme di legge o di comune prudenza, ma occorre quella positiva di aver impiegato ogni cura o misura atta ad impedire l'evento dannoso, in modo che anche il fatto del danneggiato o del terzo possa produrre effetti liberatori solo se per la sua incidenza e per la sua rilevanza sia tale da

La giurisprudenza tende nell'ambito di determinate attività sportive ad oggettivizzare la responsabilità, sia per la verifica che per la frequenza di incidenti tra gli atleti e il pubblico e per la gravità degli stessi, spesso mortali.<sup>28</sup>

Ai fini dell'accertamento della responsabilità, di cui all'art. 2050 c.c., il giudizio sulla pericolosità dell'attività dovrà essere emesso non già sulla base dell'evento dannoso verificatosi, bensì attraverso una prognosi postuma sulla base delle circostanze di fatto presenti al momento stesso dell'esercizio dell'attività e conoscibili o doverosamente conosciute dall'agente in considerazione dell'attività esercitata.<sup>29</sup>

### 3. Attori di una manifestazione sportiva e responsabilità civile.

La manifestazione sportiva vede coinvolti numerosi soggetti, le cui posizioni variano per il titolo, i compiti e le funzioni svolte, così da elencarne quattro categorie: società organizzatrici, piloti, ufficiali di gara e pubblico.

La figura dell'organizzatore al centro dell'evento si esplica in colui che ha organizzato, promosso e consentito lo svolgimento della gara, esercitando il potere di controllo e direzione<sup>30</sup>.

---

*escludere il nesso causale tra l'attività pericolosa e l'evento e non già quando costituisce un elemento concorrente nella produzione del danno, inserendosi in una situazione di pericolo che ne abbia reso possibile l'insorgenza a causa dell'inidoneità delle misure preventive adottate".*

<sup>28</sup> Il fenomeno della "oggettivazione", in presenza di un elevato tasso di incidenti rispetto ad altre attività sportive, si giustifica anche per gli ingenti interessi economici che ruotano intorno alle competizioni automobilistiche, che esulano dal mero profilo "sportivo", per comprendere pubblicità, sponsorizzazioni, diritti televisivi, eventi promozionali tant'è che è sorta l'esigenza di applicare con la massima rigerosità il principio "*cuius commoda eius incommoda*"

<sup>29</sup> Cfr. Cass. 30.08.1995 n. 9205, in *Danno e resp.*, 1996, p. 255.

<sup>30</sup> Si veda V. BRIZZOLARI, *Morte del pilota nella gara automobilistica e responsabilità dell'organizzatore*, in *Danno e resp.*, 2020, 4, p. 513 ss. "*l'organizzatore di una gara automobilistica è responsabile, in qualità di preponente, per il fatto del direttore di gara che ha commesso una violazione delle regole tecnico-sportive da cui è derivato un incidente mortale (nella specie, è stata riconosciuta la responsabilità dell'organizzatore, ex art. 2049 c.c., per il fatto del direttore di gara il quale abbia dato il via nonostante l'imperfetto allineamento delle vetture, rendendo così possibile il sorpasso che ha innescato una carambola fatale)*" e più nel dettaglio la causa di risarcimento intentata nei confronti della Lamborghini S.p.a., sotto vari profili: "*in primo luogo, ex art. 2050 c.c., quale organizzatore di un'attività (sportiva) pericolosa, colpevole per aver scelto un circuito "oggettivamente oltremodo insidioso"; in secondo luogo, ex art. 2049 c.c., in qualità di preponente del direttore di gara, che avrebbe impartito il via malgrado l'imperfetto allineamento delle vetture.*" Si veda anche Cass. 28.2.2000 n. 2220, in *Danno e Responsabilità*, 2000, 6, p. 614.



L'organizzatore, in particolare, è colui che “*assumendosene tutte le responsabilità, promuove l'incontro di uno o più atleti con lo scopo di raggiungere un risultato in una o più attività sportive*”<sup>31</sup> distinguendo l’“*organizzatore di diritto*”, soggetto solitamente appartenente ad una Federazione e regolarmente autorizzato ad organizzare manifestazioni sportive dall’“*organizzatore di fatto*”, non federato né autorizzato.<sup>32</sup>

Tale differenziazione ha una rilevanza meramente sportiva “*interna*” per l’omologazione dei risultati, giacché per l’ordinamento giuridico in caso di violazione di disposizioni penali o civili l’organizzatore è responsabile indipendentemente dall’inquadramento nella prima o seconda tipologia.

L’organizzatore deve sempre garantire il rispetto delle disposizioni della pubblica autorità e dei regolamenti sportivi ed è obbligato a porre in essere tutte le necessarie e possibili cautele escludendo, in difetto, la possibilità di invocare il carattere intrinsecamente pericoloso dell’attività esercitata, non certo ispirata al concetto di prudenza.<sup>33</sup>

L’organizzatore è tenuto quindi a impedire “*a priori*”, secondo il criterio della prevedibilità *ex ante*, qualsiasi rischio di evento lesivo che possa esser originato dall’espletamento dell’attività o della manifestazione sportiva, in particolare, con riferimento all’incolumità di partecipanti e spettatori, è necessaria una specifica e articolata programmazione per la sicurezza dell’evento sportivo, mediante la “*previsione di tutto il prevedibile*”, anche al di là delle leggi e dei regolamentari di settore, valutando ogni mezzo atto a contenere il rischio. Non è superfluo sottolineare che la giurisprudenza penale è rigorosa proprio riguardo all’obbligo dell’organizzatore di controllare meticolosamente tutte le caratteristiche del percorso.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Si veda T. DINI, *L’organizzazione e le competizioni: limiti della responsabilità*, in *Riv. dir. sport*, 1971, p. 416 e ss.

<sup>32</sup> Si veda B. BERTINI, “*La responsabilità sportiva*”, Milano, 2002, p. 120

<sup>33</sup> Rientrano sicuramente tra le misure idonee che l’esercente l’attività pericolosa deve adottare tutte quelle previste da norme legislative e regolamentari che disciplinano l’esercizio dell’attività stessa. In riferimento all’organizzazione di competizioni automobilistiche si deve aver riguardo alle norme regolamentari e alle disposizioni contenute nei certificati e autorizzazioni rilasciati all’impianto (per esempio picchettare e fettucciare l’intero percorso di gara).

<sup>34</sup> Si veda Cass. Pen. 21.03.2017 n. 27304, in *Arch. giur. circ. e sinistri*, 2017, 11, p. 926 che ha confermato la sentenza che aveva ritenuto la responsabilità dell’organizzatore di un “rally” nel corso del quale un pilota era deceduto urtando contro una quercia posta sul margine della carreggiata, non adeguatamente segnalata e delimitata con rotoballe o altro materiale simile; Cass. Pen. 10.11.2006 n. 11361, in *Guida al dir.* 2006,

L'accertamento in concreto del comportamento tenuto dall'organizzatore sarà fondamentale anche e oltre il rispetto delle cd. *safety rules*, in quanto queste ultime da sole non possono prevedere tutte le ipotesi di responsabilità dell'organizzatore rispetto agli incidenti.

La mera osservanza delle norme sportive non sarebbe di per sé sufficiente ad escludere la responsabilità dell'organizzatore per gli eventi dannosi,<sup>35</sup> quando le cautele adottate risultino insufficienti per la comune esperienza, ordinaria prudenza e diligenza anche se

---

20, p. 105 ha ritenuto il direttore di un autodromo responsabile della morte di uno dei partecipanti ad una gara automobilistica per non aver adeguatamente protetto, con barriere di pneumatici, un muretto di protezione contro il cui spigolo la vittima era andata a sbattere dopo l'urto con altra vettura. In motivazione la Corte ha affermato: *“che la pericolosità del muretto era prevedibile in relazione alla sua collocazione; che le misure per elidere tale pericolosità non furono adeguate; che in particolare rimase non coperto da pneumatici (non collocati comunque in modo da prevenire collisioni) il punto del muro più pericoloso.”* La sentenza applica così il principio già affermato in analoga fattispecie da Cass. Pen. 27.5.2003 n. 3460, in *Resp. prev.* 2003, p. 959 relativa ad un circuito per “go-karts” risultato carente di barriere idonee ad evitare l'uscita di pista secondo cui *“ il responsabile delle attrezzature sportive o ricreative è titolare di una posizione di garanzia a tutela della incolumità di coloro che le utilizzano, anche a titolo gratuito, sia in forza del principio del “neminem laedere” sia nella sua qualità di custode delle stesse attrezzature (come tale responsabile per il disposto dell’art. 2051 c.c. fuori dell’ipotesi del caso fortuito, dei danni provocati dalla cosa) sia infine, quando l’uso delle attrezzature dia luogo ad un’attività da qualificarsi pericolosa ai sensi dell’art. 2050 c.c. quale soggetto obbligato ad adottare tutte le misure idonee ad evitare l’evento dannoso”*. Ancora Cass. Pen. 04/05/2010, n.32697, in *Guida al diritto*, 2010, 49-50, p.76 in ordine alla inefficacia frenante della via di fuga che non aveva lasciato affondare la vettura assorbendone così ogni energia cinetica ha ribadito che *“ Il direttore di un autodromo, anche a prescindere dalle norme cautelari specifiche dettate dai competenti organismi, nazionali e/o internazionali (nella specie, in vero, si trattava di un circuito internazionale disciplinato anche dalla Fia), al fine di ridurre al minimo le conseguenze per il pilota e per l'autovettura e, comunque, di realizzare tendenzialmente l'incolumità del pilota, è tenuto a rispettare le ordinarie regole cautelari; e anzi, a tal riguardo, la destinazione di un impianto allo svolgimento di attività pericolose, lungi dall'attenuare gli obblighi di diligenza, perizia e prudenza, ne sollecita un maggiore impegno e una maggiore diligenza, come è evidenziato dalla regola di diritto comune di cui all'art. 2050 c.c. che impone nell'esercizio di attività pericolose, anche nella prospettiva del mero danno civile, l'adozione di tutte le misure idonee a evitare il danno. (Da queste premesse, nella specie, in cui il direttore di un autodromo internazionale era stato chiamato a rispondere del reato di omicidio colposo per la morte di un pilota avvenuta durante una sessione di prova, la Corte ha ritenuto corretto l'assunto del giudice di merito che aveva ravvisato profili di colpa a carico dell'imputato, per avere questi omesso di procedere per tempo alla "fresatura" della via di fuga in un tratto del percorso, funzionale a porre rimedio ai casi non infrequenti di perdita di controllo dei veicoli cagionata da cause meccaniche o da cause umane: tale inosservanza, secondo il giudice di merito, aveva fatto sì che, in ragione del mancato svolgimento di adeguato effetto frenante, il pilota, nell'uscire dalla pista, aveva finito con il collidere violentemente contro un muretto di protezione del circuito riportando lesioni gravissime che lo avevano poi condotto alla morte)”*.

<sup>35</sup> In dottrina si veda R. FRAU, *Rischio sportivo e responsabilità degli organizzatori*, in *Resp. civ. e prev.*, 1997, 1, p. 701 nella parte in cui afferma che: *“l'irrelevanza del rispetto delle prescrizioni regolamentari è stata sostenuta sull'assunto che, dagli scopi dell'ordinamento sportivo, esula quello della protezione dello spettatore”* e in giurisprudenza Cass. 27.01.1975 n. 207, in *Riv. dir. sport.*, 1975, p. 30.

non richiamate o imposte da precise norme giuridiche.<sup>36</sup> Così l'omologazione del percorso da parte degli organi federali non sarebbe idonea ad escludere rimproveri<sup>37</sup> e sarebbe altresì irrilevante ad escludere le responsabilità dell'organizzatore il fatto che il tratto stradale sia stato oggetto di controllo da parte della Polizia Stradale prima della partenza della gara.<sup>38</sup> L'obbligo rigoroso di adozione di misure precauzionali conferma che l'organizzazione di una competizione automobilistica svolta su strada è riconducibile al concetto di "*attività pericolosa*" ex art. 2050 c.c. perché "*se la partecipazione ad una gara di velocità ricade nell'ambito di applicazione dell'art. 2054, l'organizzazione della stessa non può non rientrare nella sfera di operatività dell'art. 2050. Ed invero, se pericolosa è considerata la circolazione del veicolo che prende parte alla gara (onde sono applicabili le presunzioni di colpa previste dall'art. 2054), tale pericolosità è insita, in misura ancora più accentuata, nell'attività di organizzazione della medesima gara, la quale comporta una concentrazione di veicoli e una maggiore intensità di circolazione*"<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> Cfr. Tribunale di Rovereto 5.12.1989, in *Riv. dir. sport.*, 1990, p. 498 che ha affermato la responsabilità di una società organizzatrice di una gara di tamburello per le lesioni patite da uno spettatore colpito all'occhio da una pallina, a fronte della mancata adozione delle idonee misure di protezione, suggerite dalla comune esperienza e dalla ordinaria prudenza, anche se tali misure non erano espressamente imposte da alcuna disposizione; si veda anche Tribunale di Busto Arsizio del 22.2.1982, in *Riv. dir. sport.*, 1982, p. 570 che afferma "*la responsabilità dell'organizzatore di una gara motociclistica per l'incidente occorso ad un concorrente deve essere valutata non soltanto in rapporto all'osservanza delle regole generali e particolari della materia, ma anche al rispetto delle comuni norme di diligenza e prudenza.*"

<sup>37</sup> Si veda Tribunale di Rovereto 5.12.1989, in *Riv. dir. sport.*, 1990, p. 502 che ha sottolineato "*Da ricordare ancora che nessun rilievo ha il fatto che il campo da gioco de quo avesse ricevuto l'omologazione da parte del competente F.I.T.P. posto che può considerarsi pacifico che l'omologazione non può essere invocata per escludere o diminuire la responsabilità civile e penale in cui gli organizzatori possono incorrere nell'esercizio della loro attività.*"

<sup>38</sup> Cfr. Cass. pen. 21.03.2017 n. 27304 nella parte in cui si afferma che "*proprio con riguardo al controllo pre-gara, il controllo dell'autorità di Polizia potrebbe essere non completo o perché non a conoscenza di tutti i pericoli (ad esempio, che partecipavano al rally auto a trazione posteriore, per loro natura meno stabili) o perché priva della possibilità di svolgere un esame approfondito e che, comunque, un eventuale errore di valutazione degli agenti della Polizia stradale non scriminerebbe il titolare della posizione di garanzia.*" Si veda anche Cass. Pen. Sez. IV, 21.08. 2003, in *Riv. pen.*, 2003, p. 959 proprio in relazione alla posizione dell'organizzatore di gara automobilistica. In dottrina, sullo specifico punto, F. BACCO, *Attività sportive e rischio consentito: il caso delle competizioni automobilistiche*, in *Giur. merito*, 2007, p. 2000.

<sup>39</sup> Cass. 24.01.2000, in *Foro it.* 2000, I, p. 2861. Si veda anche per la giurisprudenza di merito Tribunale Roma 31.1.1967, in *Rep. giur. it.*, 1967, p. 151 e Corte appello Bologna 4.10.1989, in *Cass. Pen.* 1990, p. 1191.

Di conseguenza l'organizzatore potrà vincere la presunzione posta dall'art. 2050 c.c.<sup>40</sup> e recidere il nesso eziologico tra attività pericolosa ed evento solo nel caso in cui il fattore sopravvenuto sia idoneo da solo a causare il danno ed abbia i requisiti del caso fortuito, cioè dell'eccezionalità e dell'oggettiva imprevedibilità.<sup>41</sup>

La giurisprudenza di merito ha sostenuto che la responsabilità dell'organizzatore include anche tutti i soggetti che a vario titolo sono presenti, a tutela dei quali vanno predisposte tutte le difese e le protezioni necessarie ad escludere incidenti,<sup>42</sup> dato che non potrà mai essere invocato, ai fini dell'esonero della responsabilità, il principio dell'assunzione del rischio da parte dello spettatore, inconciliabile con l'obbligo dell'organizzatore di tutelare l'incolumità del pubblico.<sup>43</sup> È stato ritenuto responsabile l'organizzatore di una gara automobilistica per l'uscita di strada di un concorrente che ha travolto uno spettatore, non essendo stato posizionato alcun sistema protettivo nei confronti degli spettatori *"..appare censurabile la condotta degli organizzatori, poiché, in relazione alla presenza di spettatori in punti da essi indicati, a breve distanza dal percorso di gara, omisero di predisporre idonee protezioni e di adottare cautele atte a prevenire incidenti che era doveroso prevedere come possibili. È infatti evidente che le transenne sistemate in loco erano del tutto insufficienti ai fini della protezione, potendo le stesse soltanto servire a tenere il*

---

<sup>40</sup> Si applicano le regole tipiche di tale responsabilità, in base alle quali sul danneggiato incombe la prova del danno e del nesso di causalità tra l'esercizio dell'attività pericolosa e l'evento dannoso che si è verificato, mentre il danneggiante avrà l'onere di provare l'interruzione di tale nesso per fatto del danneggiato o di terzi; l'elemento psicologico della colpa è assistito da presunzione *iuris tantum* salva la prova liberatoria del danneggiante di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il verificarsi dell'evento lesivo.

<sup>41</sup> Il fatto del danneggiato o del terzo può produrre effetti liberatori soltanto se per la sua incidenza e per la sua rilevanza sia tale da escludere il nesso causale tra l'attività pericolosa e l'evento e non già quando costituisce un elemento concorrente nella produzione del danno, inserendosi in una situazione di pericolo che ne abbia reso possibile l'insorgenza a causa dell'inidoneità delle misure preventive adottate. Si vedano Cass. 23.11.1998 n. 11861, in *Giust. It.*, 1999, p. 2048, Cass. 4.05.2004 n. 8457, in *Foro it.*, 2004, I, p. 2378 e Cass. 30.01.2009 n. 2493, in *Guida al diritto*, 2010, 2, p. 46. Cass. 26.01.2022 n. 2259, in *Giust. Civ. Mass.*, 2022 ha escluso la responsabilità dell'organizzatore in una fattispecie nella quale la condotta del pilota si era posta come causa autonoma dell'incidente, idonea a interrompere il nesso di causa in quanto *"egli in violazione del regolamento vigente nell'autodromo, aveva scelto di fermarsi al centro della pista per verificare personalmente l'anomalia che lo aveva costretto a rallentare così esponendosi autonomamente al rischio dell'investimento."*

<sup>42</sup> Cfr. Corte appello Bologna 04.10.1989, in *Cass. Pen.*, 1990, p. 1191.

<sup>43</sup> Si veda Tribunale Rovereto 5.12.1989, in *Riv. dir. sport.*, 1990, p. 498 e ss.

*pubblico oltre la linea di collocazione e non certo a contenere gli sbandamenti dei mezzi.*”<sup>44</sup>

Diverso è il caso dello spettatore che si pone volontariamente ed incautamente in una posizione di pericolo, creando un antecedente causale dell’evento, con la conseguenza che non sarà esclusa la colpa del concorrente, ma a sensi dell’art. 1227 c.c.,<sup>45</sup> vi potrà essere una graduazione del risarcimento del danno.<sup>46</sup>

Collaborano con l’organizzatore gli ufficiali di gara,<sup>47</sup> con il compito di garantire il rispetto dei regolamenti nello svolgimento della manifestazione sportiva: si annoverano nella

---

<sup>44</sup> Tribunale Verona 13.07.1990, in *Resp. civ. prev.*, 1992, p. 808 e ss. Si veda anche Corte Appello Bologna 4.10.1989, in *Cass. Pen.*, 1990, p. 1191 e Cass. 6. 05.2008 n. 11040, in *Giustizia civile*, 2008, p. 2136. In senso contrario vi è l’isolata e risalente sentenza del Tribunale Roma 9.07.1957 in *Temi Rom. 1958*, 59 e ss. che ha escluso la responsabilità dell’organizzatore per le lesioni verificatesi a danno di uno spettatore, poiché la competizione si era svolta rispettando le norme regolamentari federali e le autorizzazioni dell’autorità pubblica e la pericolosità era nota a chi assisteva alla gara, per cui gli spettatori potevano considerarsi consenzienti ad un eventuale danno subito. In dottrina si veda S. BIANCHETTI, *“I danni sportivi – Lesioni personali derivanti dalla pratica sportiva e risarcimento del danno”*, Milano, 2015, p. 37 che sottolinea che si può profilare un’ipotesi di responsabilità contrattuale degli organizzatori verso gli spettatori allorché vi sia la vendita di un biglietto, circostanza che obbliga l’organizzatore di competizioni sportive non solo a far godere lo spettacolo, ma anche a tutelare l’incolumità fisica degli spettatori. Tale responsabilità può certamente concorrere con quella extracontrattuale.

<sup>45</sup> Sul punto si veda Cass. 26.5.2014 n. 11698, in *Resp. Civ. e Prev.*, 2014, 6, p. 1904 nella parte in cui afferma che *“il comportamento del danneggiato, attivo o omissivo, può rilevare come concausa di produzione del danno a suo carico. Una volta riconosciuta all’art. 1227 c.c., comma 1, la funzione di regolare, ai fini della causalità di fatto, l’efficienza causale del fatto colposo del soggetto leso, con conseguenze sulla determinazione dell’entità del risarcimento, ed una volta ritenuto che detta norma trova il suo inquadramento nel principio causalistico, secondo cui se tutto l’evento lesivo è conseguenza del comportamento colposo del danneggiato, risulta interrotto il nesso di causalità con le possibili cause precedenti, mentre se egli ha in parte dato causa al verificarsi dell’evento dannoso, la responsabilità dell’autore materiale va ridotta in proporzione, rimane da esaminare quando il comportamento omissivo del danneggiato possa essere idoneo a costituire causa esclusiva o concausa dell’evento lesivo, ovvero quale sia la soglia di rilevanza causale della esposizione volontaria al rischio.”*

<sup>46</sup> Non è raro che siano proprio gli spettatori che con il loro comportamento imprudente concorrano al verificarsi dell’incidente. Si veda in dottrina V. FRATTAROLO, *“La responsabilità civile per le attività sportive”*, Milano, 1984, p. 73 e in giurisprudenza Cass. 14.4.1950 n. 1511, in *Giur. It.*, 1951, I, 1, p. 210 *“L’imprudenza di tali spettatori che abbiano invaso lo spazio in cui era vietato l’accesso costituisce colpa concorrente che diminuisce, ma non esclude la colpa del corridore”* e Cass. 6.5.2008 n. 11040, in *Giust. Civ.*, 2008, p. 2136 in motivazione nella parte in cui conferma la decisione della Corte di appello di Torino n.1459/2002 che aveva distribuito la responsabilità al 25% tra spettatori danneggiati e 75% organizzatori. Si veda anche Tribunale Aosta 16.11.1989, in *Riv. dir. Sport*, 1990, p. 67 che ha stabilito un concorso di colpa al 70% dell’atleta e al 30% dello spettatore danneggiato che si era introdotto nel campo di gara durante lo svolgimento della competizione riportando delle lesioni.

<sup>47</sup> Agli ufficiali di gara, nello svolgimento delle loro mansioni, in tema di sicurezza si applicano le norme previste dal D.lgs. n.81 del 9.4.2008.

categoria il direttore di gara,<sup>48</sup> il delegato all'allestimento del percorso<sup>49</sup> e l'ispettore della sicurezza,<sup>50</sup> ciascuno, in base al proprio incarico, predispone e/o verifica la sussistenza di tutti gli apprestamenti di sicurezza previsti dai regolamenti di settore.

Gli ufficiali di gara verificano e garantiscono il rispetto dei regolamenti, contribuendo al contenimento dei pericoli conseguenti ad un uso scorretto dell'agonismo,<sup>51</sup> possono essere responsabili dell'omissione delle misure cautelari imposte dai regolamenti o se la condotta dolosa o colposa costituisce un antecedente essenziale alla realizzazione dell'evento. La giurisprudenza di merito ha ritenuto responsabile il direttore di gara nel caso in cui non ha provveduto a far rispettare le prescrizioni cautelari indicate nel provvedimento prefettizio di autorizzazione del rally<sup>52</sup> o quando non ha predisposto sufficienti misure di sicurezza sul circuito<sup>53</sup> dovendo l'operato del direttore di gara essere sempre esperito con la diligenza di cui all'art. 1176 comma 2 c.c.<sup>54</sup>

---

<sup>48</sup> Secondo quanto previsto dall'art. 210 del Regolamento Sportivo Nazionale al Direttore di gara spetta il compito di *"dirigere la manifestazione secondo le disposizioni e nei limiti previsti del RPG (applicando anche i provvedimenti in esso regolamento previsti) e del programma ufficiale,"* avvalendosi della collaborazione degli Ufficiali di gara.

<sup>49</sup> Nel novero degli ufficiali di gara rientra il Delegato all'Allestimento del Percorso (DAP), introdotto con deliberazione della Giunta Sportiva il 26 ottobre 2016; viene nominato dall'organizzatore nelle gare di velocità in salita, nei rally con il compito, a sensi dell'art 117 Regolamento Sportivo Nazionale Acisport, di predisporre, unitamente all'Organizzatore ed al Direttore di Gara, il Piano di Sicurezza e di effettuare un sopralluogo del percorso prima dell'inizio e durante ogni gara o prova, nell'ambito della stessa manifestazione, con lo scopo di verificare che tutti gli apprestamenti siano in perfetta efficienza e che siano conformi al Piano di Sicurezza, di verificare la funzionalità di tutti i mezzi di servizio e la loro opportuna dislocazione, di verificare il corretto posizionamento dei Commissari di percorso e l'utilizzo da parte dei medesimi delle dotazioni di prevenzione/sicurezza personale previste dall'Organizzatore e verificare il posizionamento del pubblico al momento del suo transito.

<sup>50</sup> Gli Ispettori, a sensi dell'art. 117 Regolamento Sportivo Nazionale Acisport, hanno il compito di effettuare il sopralluogo sul tracciato di gara e redigere il verbale unitamente all'Organizzatore, al Direttore di Gara e al DAP. Tale documento deve individuare i rischi potenziali da eliminare e le adeguate misure di contenimento. Le prescrizioni indicate nel verbale di ispezione devono essere recepite nel piano di sicurezza predisposto dall'Organizzatore.

<sup>51</sup> Si veda G. VIDIRI, *La responsabilità civile nell'esercizio delle attività sportive*, in *Giust. Civ.*, 1994, II, p. 199.

<sup>52</sup> Si veda al riguardo Tribunale Torino 13.7.1983, in *Riv. dir. Sport*, 1983, p. 566 e ss. e Tribunale Ivrea, 10.10.2005 n. 544, in *Foro It.* 2006, II, p. 318 nella parte in cui *"risponde di omicidio colposo il direttore di una gara di "rally" che abbia omissso di adottare tutte le misure di carattere organizzativo necessarie ad impedire che gli spettatori subiscano danni nel corso dello svolgimento della gara"*.

<sup>53</sup> Sul punto si veda Tribunale Perugia 26.11.1984: *"Va viceversa affermata la responsabilità del direttore di corsa e degli organizzatori per avere omissso l'osservanza delle norme dei regolamenti sportivi che impongono la presenza di postazioni secondarie nei rettilinei ai fini di una sufficiente sicurezza del circuito"*.

<sup>54</sup> Per una definizione di diligenza si vedano Cass. 31.05.2006 n. 12995, in *Giust. civ. Mass.*, 2006, p. 5 e

I piloti, protagonisti di uno sport intrinsecamente pericoloso in tema di responsabilità si avvalgono del patto di esonero, in forza di un accordo tacito di assunzione del rischio o del rischio consentito, vale a dire del rischio prevedibile e tipico in relazione alla natura e all'attività sportiva svolta, motivato dal fatto che la partecipazione ad una competizione automobilistica comporta l'accettazione dei rischi ad essa connessi con il conseguente accollo dell'alea dei danni subiti se causati nel rispetto delle regole.<sup>55</sup>

Dottrina e giurisprudenza sostengono che il rischio sportivo operi una sorta di scriminante non scritta, in forza della quale non verrebbero risarciti danni normalmente risarcibili, senza che tale rischio sia illimitato o incondizionato, rinvenendosi il *discrimen* nel rispetto delle regole tecniche della federazione.<sup>56</sup>

Ne consegue che quando la condotta agonistica crei una situazione di pericolo che sia incompatibile con il rischio consentito e tale da mettere in pericolo l'incolumità di altri concorrenti, tale condotta deve essere sanzionata<sup>57</sup>.

Al riguardo è diffusa la prassi di richiedere ai partecipanti la sottoscrizione di clausole con l'esonero da responsabilità per fatti illeciti, idonei a provocare un danno alla persona, la cui

---

in senso sostanzialmente conforme Cass. 12.4.2005 n. 7515, in *Giust. civ. Mass.*, 2005, p. 9 ove si afferma che la diligenza che il professionista deve impiegare nello svolgimento della sua attività è quella qualificata ai sensi dell'art. 1176 comma 2 c.c. quale modello astratto di condotta, che si estrinseca (sia egli professionista o imprenditore) nell'adeguato sforzo tecnico, con impiego delle energie e dei mezzi normalmente ed obiettivamente necessari od utili in relazione alla natura dell'attività esercitata, volto all'adempimento della prestazione dovuta nonché ad evitare possibili eventi dannosi.

<sup>55</sup> Si veda in dottrina F.D. BUSNELLI, G. PONZANELLI, *Rischio sportivo e responsabilità civile*, in *Resp. civ. prev.*, 1984. In giurisprudenza si veda la risalente, ma ancora sempre valida Cass. S.U. 13.11.1958, in *Foro it. Rep.*, 1959, *Responsabilità civile*, n. 210 che ha precisato che "l'esercizio di attività agonistiche comporta che debbano ricadere sui partecipanti gli eventuali danni sofferti in conseguenza dell'alea normale allo svolgimento delle attività medesime, ma non anche i danni non riconducibili entro i limiti del rischio normale dell'esercizio sportivo". In giurisprudenza di merito si veda la più recente Corte Appello Trento, 31.07.1982, in *Riv. dir. sport.*, 1983, p. 413.

<sup>56</sup> Si veda in giurisprudenza Cass. Pen. 23.05.2005 n. 19473, in *Resp. civ.*, 2005, p. 1034: "Deve ritenersi coincidente con il rispetto delle regole tecniche, che individuano, secondo una preventiva valutazione fatta dalla normazione secondaria (cioè dal regolamento sportivo) il limite della ragionevole componente di rischio di cui ciascun praticante deve avere piena consapevolezza sin dal momento in cui decide di praticare, in forma agonistica, un determinato sport." Si veda anche Lodo arbitrale CSAI 1.10.2014 in motivazione "Non è un caso che l'automobilismo sportivo sia unanimemente definito uno sport rischioso. Un pilota, nel contesto di una gara o di una sessione di prove libere o di qualifiche, piaccia o non piaccia, assume su di sé il rischio che quella attività abbia i connotati di pericolosità assai elevati, fino all'accettazione del rischio di subire lesioni gravi o gravissime. Lo stesso grado di rischio non può e non deve essere assunto quando il contesto sportivo non sia caratterizzato dalle medesime circostanze."

<sup>57</sup> Si veda nella giurisprudenza di merito Tribunale Roma 21.05.2011, in *Giur. it. Rep.*, 2011, 86 e Tribunale Bologna 20.7.2010 in *Giur. it. Rep.* 2011, 81.

validità è stata dibattuta in dottrina e giurisprudenza anche ai sensi dell'art. 1229 c.c., con la conseguenza che il solo rischio assunto dai partecipanti circoscrivibile in una clausola di esonero, sarebbe quello che copre i danni avvenuti nel corso dell'attività sportiva nel pieno rispetto delle regole del gioco.<sup>58</sup>

Durante la competizione i piloti sono impegnati in manovre estreme al limite del rischio, tese generalmente al raggiungimento della vittoria, la loro condotta non potrà però mai oltrepassare la normale prudenza, seppur parametrata alla natura dell'attività svolta e dei regolamenti sportivi e tecnici di gara.<sup>59</sup>

Ne deriva che il pilota, sulla base della disciplina prevista dall'art. 2043 c.c. o dell'art. 2054 c.c., potrà essere chiamato a rispondere dei danni cagionati, qualora abbia superato il rischio consentito con dolo o colpa<sup>60</sup>. Sarà invece esclusa la responsabilità del pilota che ha tenuto

---

<sup>58</sup> Si veda in dottrina G. PONZANELLI, *Le clausole di esonero della responsabilità civile*, in *Resp. civ. prev.* 1984. Il divieto sancito dall'art. 1229 c.c. di stipulare patti preventivi d'irresponsabilità trova la sua "ratio" nell'esigenza di non consentire la indiretta acquiescenza alla violazione di norme fondamentali per la convivenza sociale e di eliminare una remora alla colpa grave e al dolo. Non vi è uniformità sul punto da parte della dottrina, infatti vi è chi sostiene che tali patti siano da considerarsi affetti da nullità assoluta ai sensi dell'art. 1229 c.c., non potendosi dubitare che la loro sottoscrizione può finire ad agevolare atteggiamenti colposi degli organizzatori o dei suoi ausiliari e possano incentivare l'elusione di regole e disposizioni funzionalizzate ad evitare che lo sport si trasformi da una disciplina al servizio della salute psico-fisica della persona in causa di eventi lesivi. Si veda G. VIDIRI, "La responsabilità civile nell'esercizio delle attività sportive", in *Giust. civ.*, 1994, II, p. 199. Si veda anche F.D. BUSNELLI, G. PONZANELLI, "Rischio sportivo e responsabilità civile", in *Resp. civ. prev.* 1984, p. 283. In giurisprudenza si veda Cass. 03.02.1999 n. 915, secondo la quale, "la tutela della salute rileva come "norma di ordine pubblico", la cui violazione, anche ai sensi dell'art. 1229 comma 2 c.c., espone l'obbligato (anche "ex contractu") al risarcimento, nonostante qualsiasi patto preventivo di esclusione o di limitazione della responsabilità" e in giurisprudenza di merito si veda il Tribunale Prato 14.05.2016 n. 482 che, in tema di competizioni di kart, ha ritenuto sussistente la responsabilità, in caso di danno per dolo o colpa grave, nonostante la sottoscrizione della clausola di esonero da responsabilità (che ha ritenuto nulla e improduttiva di effetti ai sensi dell'art. 1229 c.c.) motivando che una simile pattuizione potrebbe portare a gravi conseguenze quali la mancata predisposizione delle più basilari misure di sicurezza all'interno della pista.

<sup>59</sup> Si veda A. MAIETTA "Lineamenti di diritto dello sport" Torino, p. 223 che sottolinea come "la prudenza dovrà contemperarsi con la particolare spregiudicatezza e audacia necessarie per conseguire un buon risultato di gara. Negli sport motoristici, infatti si è affermato che i concorrenti non hanno soltanto il diritto, ma anche il dovere di imprimere al veicolo la massima velocità possibile, pur nel rispetto delle regole di gara." E' principio pacifico presso la Suprema Corte che nelle competizioni automobilistiche i piloti sono tenuti al rispetto del regolamento di gara e delle norme di prudenza richieste per la sicurezza e l'incolumità dei terzi spettatori e antagonisti, si veda in tal senso Cass. 29.01.1988 n. 1017 in *Riv. dir. sport.* 1989, 61 e Cass. 14.06.1950 in *Riv. dir. sport.* 1952 n. 4, 31.

<sup>60</sup> Si veda Tribunale Trento 02.01.2001 in *G. M.* 2001, 49 e Tribunale di Perugia 1.12.1987 in *Nuova giur. civ. comm.* 1988, I, p. 242 che ha ritenuto che non trova applicazione l'art. 2054 c.c., non applicabile ad incidenti verificatisi in occasione di gare in circuiti chiusi, ma l'art. 2043 c.c. perché l'accertamento della responsabilità deve essere effettuato tenendo presenti i parametri dell'imprudenza e dell'imperizia. La responsabilità di cui all'art. 2043 c.c. infatti, prescindendo da un'obbligazione specifica, viene ricondotta al



una condotta rispettosa delle regole tecniche-sportive e dei principi generali di correttezza e prudenza in applicazione della c.d. “*scriminante sportiva*”<sup>61</sup>.

Per l'accertamento della condotta del pilota la giurisprudenza utilizza come parametri la prudenza, la perizia e la diligenza da non confondersi con la “*normale diligenza*”,<sup>62</sup> perché si deve avere presente che la peculiarità della competizione sportiva ammette la l'abilità, la tecnica e l'audacia<sup>63</sup> escludendo che l'elevata velocità possa costituire *sic et simpliciter* fonte di responsabilità per il pilota, in quanto “*la condotta tenuta in gara deve essere valutata in relazione alle specifiche esigenze della competizione...la natura della prova... imponeva di tenere il massimo della velocità che il mezzo meccanico era in grado di sviluppare.*”<sup>64</sup>

Non sempre la giurisprudenza di merito ha assunto decisioni univoche al riguardo: è stato così riconosciuto responsabile il pilota che, a seguito di un'uscita di strada ha cagionato la morte di alcuni spettatori, individuando la causa in una macroscopica sua errata manovra tale da superare il rischio consentito;<sup>65</sup> al contrario non è stato ritenuto responsabile il pilota di rally che “*malgrado abbia effettuato erroneamente una manovra durante la competizione, non abbia superato la soglia del c.d. rischio consentito per*

---

principio del *neminem laedere* e si configura ogniqualvolta viene provocato un danno ingiusto legato ad un'azione o omissione compiuta con dolo o colpa.

<sup>61</sup> Si veda Tribunale Trento 14.03.1980, in *Riv. dir. sport.*, 1981, p. 60 che ha ritenuto che non risponde dei danni provocati “*il pilota che ,a seguito di un guasto, abbia parcheggiato la propria vettura secondo le indicazioni dei commissari di percorso non avendo alcuna responsabilità nella collisione verificatasi con la vettura di altro partecipante*”

<sup>62</sup> Si veda Cass. 14.04.1950 n. 1511, in *Riv. dir. sport.*, 1952, 4, p. 31 e in giurisprudenza di merito Corte Appello Trento 31.07.1982, in *Riv. dir. sport.*, 1983, p. 413; Tribunale Trento 14.03.1980, in *Riv. dir. sport.*, 1981, p. 60 e Tribunale Milano 27.01.1972, in *Giur.it.* 1972, I, 2, p. 932.

<sup>63</sup> Sul punto vedi A. FRAU, *Note in tema di responsabilità civile nelle gare automobilistiche: il caso dei rally*, in *Resp. civ. e prev.*, 2008, 11, p. 2315 e in giurisprudenza Cass. 29.01.1988, n. 1017 in *Riv. dir. sport.* 1989, p. 61 secondo la quale il pilota è tenuto ad osservare la massima prudenza e perizia commisurate alle particolari esigenze dalla gara, pur garantendo un'abilità e una tenacia necessarie per conseguire una posizione più vantaggiosa.

<sup>64</sup> Si veda Cass. 6.05.2008 n.11040, in *Giust Civ.*, 2008, p. 2136 ed anche Tribunale Perugia 01.12.1987 in *Nuova giur. civ. commentata*, 1988, I, p. 242 che ha precisato che “*la colpa del conducente dev'essere valutata non già secondo i comuni parametri di diligenza del buon padre di famiglia, ma secondo parametri di colpevolezza adattati alla particolare fattispecie, in cui l'abilità lambisce l'imprudenza*”.

<sup>65</sup> Si veda Tribunale Ivrea 10.10.2005 n. 544, in *Foro It.*, 2006, II, p. 318 che ha affermato che l'imperizia appare ancor più grave se parametrata ad un'importante pregressa attività di pilota, poiché una simile esperienza avrebbe dovuto certamente consentire di apprendere quali fossero le corrette manovre di guida in tali casi

*un'attività sportiva riconosciuta come pericolosa, costituita, nella fattispecie, nel rimanere entro i limiti di velocità massima prevista in quel punto del percorso dalle norme regolamentari contenute nell'autorizzazione dello svolgimento della manifestazione sportiva*<sup>66</sup>.

Per implementare la sicurezza nelle competizioni sportive, la Federazione automobilistica ha previsto un sistema di graduazione delle licenze sportive, in base al quale il concorrente potrà essere autorizzato alla guida di auto più prestazionali solo in presenza di requisiti fisici, di esperienza e/o risultati sportivi che sono accertati con meticolosità in base ai regolamenti federali<sup>67</sup> ed è impegnata in un continuo adeguamento degli apprestamenti di sicurezza delle vetture in relazione alla evoluzione della tecnica e dei percorsi, tenendo presente che nonostante gli sforzi presenti e futuri sarà sempre valido il monito “*Motorsport is dangerous*”.

---

<sup>66</sup> Cfr. Tribunale Alessandria 06.02.2006 n. 1009, in *G.M.*, 2007, p. 1997.

<sup>67</sup> Tra i vari requisiti possiamo rammentare gli appositi test di abilitazione della Scuola Federale ACI o la dimostrazione dell'ottenimento di risultati validi in categorie inferiori, ai sensi della appendice 1, Licenze e Assicurazioni, del Regolamento Sportivo Nazionale. L'abilitazione ad una licenza di grado “superiore” costituisce un importante parametro per la valutazione del grado di perizia del pilota, in questo senso si veda Tribunale Ivrea 10.10.2005 n. 544, in *Foro It.*, 2006, II, p. 318. Si veda anche la decisione della Corte Sportiva di Appello ACI- Sentenza n. 3/2017 che, avendo annullato la sanzione inflitta al pilota, conferma il principio di collaborazione tra piloti e direzione nella gestione del percorso di gara. Nella fattispecie il concorrente si era rifiutato di partire al via di una prova speciale di un rally, poiché vi era uno sversamento di olio, sull'asfalto a seguito di un precedente incidente, per cui non sussistevano le condizioni di sicurezza necessarie. La Corte Sportiva d'Appello ha poi ulteriormente precisato la fondamentale importanza delle misure di sicurezza necessarie per lo svolgimento di una competizione automobilistica, il cui accertamento non deve limitarsi solo alla fase precedente all'inizio della manifestazione, ma deve estendersi necessariamente anche nel corso della stessa “*atteso che la sicurezza costituisce intuitivamente un interesse primario che deve essere soddisfatto nel corso di ogni fase della competizione sportiva. Diversamente ragionando, vale a dire limitando l'onere di verificare la sicurezza del percorso al solo momento della partenza (senza quindi tenere conto di potenziali rischi derivanti da eventi successivi a tale momento), si otterrebbe una sensibile riduzione del tasso di sicurezza complessivamente offerto dalla normativa in applicazione*”.