UN AVVOCATO PER VOI

Stefano Comellini, avvocato penalista del Foro di Torino, in ambito sportivo è il presidente della Federazione Canottaggio piemontese e opera come consulente del CONI anche attraverso il servizio on-line Sportello dello Sport (www.conipiemonte.it). Nella sua rubrica offre ai lettori la sua esperienza per rispondere a quanti sottopongono i loro quesiti.

Spettatori, attenti agli infortuni

Una sentenza riguardante un rally chiarisce diritti e responsabilità

Quale rilievo ha la protezione degli spettatori nell'organizzazione degli eventi sportivi ? **C.V.**

La sicurezza degli spettatori costituisce, senza dubbio, uno degli obblighi più pregnanti degli organizzatori delle manifestazioni sportive, come pure dei gestori e dei proprietari degli impianti sportivi.

Sul punto la casistica giurisprudenziale è ampia e già è stata si è avuto modo di richiamarla in questa rubrica.

Un particolare interesse riveste, al riguardo, un'importante decisione (10 ottobre 2005) del Tribunale di Ivrea concernente la morte di quattro spettatori durante il *Rally della Lana* del 2001.

Nel caso di specie, era avvenuto che, durante una prova speciale, un partecipante a detto *Rally*, giunto in prossimità di una semi curva destrorsa, presumibilmente a causa di una errata manovra, fuoriusciva dalla sede stradale travolgendo un intero gruppo familiare collocatosi all'inizio di un bosco, ai limiti della carreggiata stradale.

In sintesi, il Tribunale di Ivrea ha fissato alcuni punti di diritto che qui è utile riprendere.

Innanzitutto, si è ritenuto il reato di omicidio colposo plurimo in capo al pilota della vettura investitrice per essere l'incidente avvenuto a seguito di una manovra errata dovuta ad una sua particolare imperizia.

Il giudice ha poi affermato che la condotta imprudente delle persone offese, collocatesi ai bordi della strada in posizione pericolosa e quindi vietata, non esclude la responsabilità del pilota (tecnicamente, non interrompe il cd. nesso di causalità) perché nell'ambito di tali corse automobilistiche non si tratta di fattore eccezionale ed imprevedibile.

Da ultimo, si è decisa la responsabilità penale anche del direttore di gara sul quale gravava l'obbligo giuridico di impedire il tragico evento facendo rispettare le prescrizioni di sicurezza contenute nel provvedimento prefettizio di autorizzazione alla manifestazione, compresa quella che imponeva una distanza minima degli spettatori dal percorso di gara.

Questi ultimi due punti della decisione non hanno sollevato particolare sorpresa collocandosi in una linea giurisprudenziale consolidata.

Diversamente, è principio innovativo l'addebito di responsabilità in capo al pilota, quando l'imperizia di questi superi la soglia del c.d. rischio consentito, individuata di volta in volta in ragione della perizia e prudenza propria del "conducente tipo".

In precedenza, con una decisione del 1988, la Corte di Cassazione aveva ritenuto la responsabilità di un pilota che, partecipando ad una competizione in circuito chiuso, per il mancato rispetto di segnalazioni del commissario di percorso che gli segnalava il tentativo di sorpasso di altro concorrente e l'obbligo di mutare traiettoria per consentire la manovra, aveva cagionato un grave incidente.

In quel caso, non si trattava quindi di imperizia ma di violazione delle regole che disciplinano lo svolgimento della gara.

La decisione del Tribunale di Ivrea contesta, invece, al pilota l'imperizia desunta da valutazioni peritali riferite ad immagini sia riprese da una telecamera posta sulla vettura investitrice sia girate da un videoamatore posto vicino al luogo dell'incidente.

Dall'elaborato peritale emergeva che il pilota aveva perso il controllo dell'auto perché, iniziata la sbandata e perduta aderenza per sovrasterzo, egli controsterzava e, contestualmente, frenava bruscamente.

Si è trattato, ad avviso del perito, di un'azione errata perché all'insorgere di una riduzione o perdita di aderenza del treno posteriore, non si devono eseguire manovre che incrementino in maniera sostanziale tale tendenza.

In sostanza, il pilota avrebbe dovuto, oltre che agire sullo sterzo nella direzione opposta all'insorgere dell'imbardata come in effetti fece, mirare alla stabilità della vettura fornendo coppia all'asse traente anteriore con l'aumento del gas ed il trasferimento del carico verso l'asse posteriore.

In sostanza, la brusca frenata, pur istintiva, risultava un evidente errore di guida, definito dal tribunale "macroscopico" perché "è nozione di comune esperienza per un comune guidatore ed a maggior ragione per un partecipante a gare di rally, che il frenare decisamente ed all'improvviso comporta di regola il bloccaggio delle ruote dell'automobile, con la conseguente perdita definitiva di controllo del mezzo".

E a fronte dell'affermazione proposta dal perito che la frenata posta in essere dal pilota fosse un gesto "umanamente istintivo", il Tribunale conferma la valutazione di grave imperizia della manovra addirittura ricercandosi la colpa dell'imputato al momento della decisione di partecipare alla gara, "assumendosi, non essendone del tutto all'altezza, un compito oggettivamente pericoloso nel quale è necessario controllare gli impulsi e mantenere la giusta freddezza nelle decisioni".

S tratta di un innovativo principio di diritto, già criticato da più parti, che sarà inevitabilmente soggetto a verifica nei successivi gradi di giudizio.

Avv. Stefano Comellini
www.avvocatocomellini.it