RESPONSABILITA' DEI DIRETTORI DI GARA E DELL'ORGANIZZAZIONE DI UNA GARA CICLISTICA

Pare opportuno anteporre ad ogni argomento sulla responsabilità degli Organizzatori e dei Direttori di gare ciclistiche un inquadramento giuridico sulla natura della responsabilità attribuibile a questi soggetti.
Le **GARE CICLISTICHE** nella loro natura di competizione agonistica vengono nella maggioranza dei casi svolte in strade pubbliche (cd circuiti aperti). Tale attività pone a carico degli Organizzatori e dei Direttori di gara delle responsabilità in caso in cui si verifichino eventi dannosi, tanto ai ciclisti, quanto a terzi.
Tale responsabilità si differenzia, nelle conseguenze giuridiche, in relazione alla qualifica attribuita alla competizione ciclistica.
Infatti, le gare ciclistiche possono essere qualificate "attività pericolose" o meno sulla base di criteri e caratteristiche specifiche da valutare volta per volta.
Avremo competizione qualificabile come "attività pericolosa" qualora:

1. l'attività è sottoposta all'obbligo di adottare determinate misure precauzionali;
2. l'esercizio della stessa è sottoposta alla potestà autorizzativa della P.A;

Altri criteri sono desumibili dagli indici di rischio dalle tabelle assicurative, nonché dalla quantità di danni abitualmente cagionati dall'attività e dalla gravità dei pregiudizi minacciati.
Pertanto un'attività diviene pericolosa nel momento in cui è concretamente possibile prevedere che, date le circostanze di tempo e di luogo in cui viene effettuata, si possano verificare molti incidenti e di particolare gravità; in sostanza si deve valutare a priori la potenzialità dannosa connaturata all'attività.
Se l'attività sportiva viene inquadrata quale "**attività non pericolosa"** è applicabile la responsabilità ex art. 2043 c.c. (principio del *neminem laedere)* secondo cui *chiunque cagioni un danno ingiusto deve risarcire il danneggiato e la prova del danno e del nesso di causalità con l'evento dannoso devono essere provati da colui che invoca il risarcimento del danno.*
Se l'attività sportiva viene qualificata **"attività pericolosa"** sarà applicabile l'art. 2050 c.c. il quale afferma che *"chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di una attività pèricolosa per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati è tenuto al risarcimento se non prova di avere adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno".*
Pertanto la differenza sostanziale consiste nell'attribuzione dell'onere di prova della responsabilità che, nel caso sia applicabile l'art. 2043 c.c., spetta al danneggiato, mentre nel caso sia applicabile l'art. 2050 c.c., spetta all'esercente l'attività pericolosa, il quale in particolare dovrà provare di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno: non si tratterà di una negligenza, imperizia o imprudenza, ma di non averne prevenuto la realizzazione. Rimane a carico di chi invoca il risarcimento provare la pericolosità dell'attività (Cass. Civ. sez. III, 28/02/200 n. 2220)..
L'esercente tale attività pericolosa potrà essere liberato dalla responsabilità se proverà di aver utilizzato tutte le misure idonee ad evitare il danno (dovrà provare l'applicazione di tutte le prescrizioni presenti in materia) oppure che lo stesso è derivato da una causa a lui non imputabile o per fatto del terzo.
Ulteriormente l'esercente è obbligato a doveri d'informazione che dovrà fornire per evitare i danni: a volte la semplice informazione non è stata ritenuta sufficiente ad escludere la responsabilità, ma criterio utile per valutare la sussistenza di un grado più o meno alto di responsabilità in capo al danneggiato.
Circa le misure preventive, l'esercente dovrà aver adottato tutto il possibile in relazione della tecniche e della gravità dei

pericoli potenziali. Infatti non è sufficiente attenersi alle norme di legge, ma dovrà provare, per essere esonerato dalla responsabilità, di aver adottato tutte le regole di prudenza e di diligenza necessarie in ordine alle normali cognizioni tecniche e di comune esperienza e, pertanto, che l'evento è conseguenza di caso fortuito o della preponderante rilevanza dell'azione dello stesso danneggiato.
Nell'ambito dell'attività agonistica vige comunque l'implicito principio secondo cui ricadono sugli stessi partecipanti - agonisti i normali danni rientranti nell'alea del rischio comunemente presente in quel tipo di gara, come "insito e connaturato ad esso".

LA GARA CICLISTICA
Se la qualifica d'attività pericolosa è chiaramente identificata per altre tipologie di sport (gare motociclistiche o automobilistiche,...), per le gare ciclistiche non è ben chiara. **Alla luce di quanto sopra esposto sembra opportuno inquadrare la gara ciclistica su circuito aperto come pericolosa per una serie di motivi**, tra i quali la prescrizione di adottare particolari misure di sicurezza quali la scorta di polizia e la scorta tecnica, e la necessità di specifiche autorizzazioni da parte della Autorità Amministrativa in quanto tali competizione vengono ad interferire con attività di natura pubblica (normale circolazione stradale).
Resta il fatto che non essendo dichiarato espressamente dalla legge, la valutazione della pericolosità dell'attività svolta è effettuata caso per caso in modo insindacabile in sede di legittimità dal Giudice, ove correttamente e logicamente motivata (Cass. Civ. sez. III, 28/02/200 n. 2220).

GLI ORGANIZZATORI E I DIRETTORI DI GARA
In linea generale gli Organizzatori rispondono dei danni cagionati ad atleti o a spettatori qualora non abbiano rispettato le prescrizioni imposte dalle autorizzazioni amministrative, dagli organi tecnici e dai regolamenti sportivi e non abbiano posto in essere tutte le cautele dettate dalla comune prudenza e diligenza anche se non espressamente contenute nelle citate prescrizioni.
L'avere ottenuto le autorizzazioni richieste dai regolamenti e le licenze necessarie per lo svolgimento della gara non può essere invocato come elemento per escludere la responsabilità degli Organizzatori.
Inoltre i regolamenti sportivi impongono ai **Direttori di Gara** di sospendere la competizione o impedirne lo svolgimento ove dovessero insorgere situazioni che possono creare pericolo per la incolumità dei concorrenti.
Al fine di munirsi di elementi atti a escludere una loro responsabilità personale o solidale, l'Organizzazione e il Direttore di Gara (che in un eventuale giudizio verranno certamente citati per rispondere in solido del risarcimento del danno) dovranno quindi innanzitutto richiedere ed ottenere dalle competenti Autorità Amministrative locali le autorizzazione prescritte dai regolamenti locali e dal Codice della Strada, che all'art. 9 prevede la possibilità dello svolgimento di gare ciclistiche sulle strade pubbliche.
Per tale svolgimento è previsto il rilascio da parte dell'Autorità Comunale di un'autorizzazione, la quale è rilasciata previa verifica della efficienza della struttura organizzativa che la richiede, organizzazione che presuppone l'utilizzo di mezzi e persone che garantiscano il regolare svolgimento della manifestazione con esclusione di pericolo per gli utenti della strada, spettatori e ciclisti.
Il Comune nel rilasciare tale autorizzazione prescrive l'utilizzo di una scorta composta da agenti della polizia stradale con il compito di far rispettare al pubblico le prescrizioni stabilite dai regolamenti, e della c.d. scorta tecnica formata da personale abilitato a tale servizio che ha il compito di controllare che gli accessi stradali al percorso siano protetti da personale dell'organizzazione e di imporre ai veicoli che circolano sul percorso di fermarsi al margine estremo della strada onde consentire il passaggio della

corsa, nonché di segnalare eventuali ostacoli non rimuovibili.
Inoltre l'Organizzazione e il Direttore di Gara dovranno predisporre i mezzi e le persone necessarie al fine di garantire il regolare svolgimento della manifestazione.

Articolo 71

Il Direttore di corsa/di organizzazione ed il vice Direttore di corsa/di organizzazione, abilitati allo svolgimento delle funzioni di seguito specificate in conformità della normativa emanata dalla Commissione Nazionale Direttori di Corsa e di Organizzazione a norma dell'articolo 25 del Regolamento Organico, sono designati (per ciascun percorso) dalla società organizzatrice, con sottoscrizione per accettazione da parte degli stessi.

Ad esso spetta l'accertamento preventivo delle condizioni del percorso e la rispondenza dello stesso alle esigenze di sicurezza per i corridori e per il seguito nella fase di organizzazione della corsa stessa, oltre all'osservanza in particolare di quanto prescritto dagli articoli 35, 36, 37 e 77 del presente Regolamento.

Stabilite le misure da adottarsi in merito a quanto precede, il Direttore di corsa/di organizzazione ne coordinerà l'esecuzione d'intesa con la scorta della polizia stradale e con il gruppo di staffette motociclistiche della società organizzatrice.

La direzione di corsa comporta, inoltre, una continua verifica delle condizioni del percorso utilizzando le staffette motociclistiche e le vetture che aprono e chiudono la corsa, da assicurarsi costantemente a mezzo radio o diverso mezzo di comunicazione.

Al Direttore di corsa/di organizzazione compete altresì la verifica della presenza prima della partenza e durante la corsa, delle vetture del medico di corsa e della autoambulanza di servizio, verificandone le attrezzature richieste unitamente al medico di gara.

Dopo la scadenza del tempo massimo e non oltre 30 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente il Direttore di corsa/di organizzazione presenterà il proprio rapporto al Presidente di Giuria in materia sia d'incidenti verificatisi, sia di segnalazione di infrazioni registrate per l'adozione dei provvedimenti di competenza in materia disciplinare e tecnico-organizzativa.

In tutte le corse iscritte nel calendario tutte le questioni di natura organizzativa sono affidati alla competenza del Direttore di corsa/di organizzazione nel rispetto del presente regolamento ed in conformità delle norme relative allo svolgimento dell'attività dettate dalla Commissione Nazionale Direttori di Corsa e di Organizzazione, approvate dal Consiglio Federale.

Il Direttore di corsa/di organizzazione deve essere consultato dalla società organizzatrice in sede di predisposizione del programma tecnico di corsa, affinché possano essere previste le necessarie misure di sicurezza da adottare a titolo attivo o passivo.

La collocazione in corsa del Direttore di corsa/di organizzazione, conferisce la specifica funzione ad esso affidata e cioè la verifica continua delle condizioni di sicurezza del percorso.

L'assenza del Direttore di corsa/di organizzazione e l'impossibilità della sua sostituzione comporta l'annullamento della corsa ed il ritiro da parte del collegio di Giuria.

Il Direttore di corsa/di organizzazione può avere la collaborazione di più vice Direttori, ugualmente designati dalla società organizzatrice, che svolgeranno il proprio compito secondo le disposizioni emanate dal Direttore di corsa/di organizzazione titolare.

Spetta al Direttore di corsa/di organizzazione:

* ammettere al seguito della gara le vetture e le moto al seguito secondo le modalità di cui al presente Regolamento, assumendone la responsabilità relativa;
* verificare la presenza al raduno di partenza del medico di corsa e della autoambulanza al seguito;
* verificare alla vigilia se le Aziende Sanitarie Locali dei centri attraversati abbiano dato conferma a quanto preventivamente richiesto dalla società organizzatrice;
* verificare la rispondenza del raduno di partenza alle esigenze di sicurezza e di funzionalità;
* accertare se la segnaletica stabilita sia stata collocata;
* controllare se nella località di arrivo sia stato posto in opera tutto quanto è previsto dalle specifiche disposizioni organizzative a riguardo;
* contattare preventivamente il responsabile della scorta di polizia stradale o della scorta tecnica, il medico di servizio designato, l'ente proprietario della autoambulanza per coordinare preventivamente le misure di sicurezza relative;
* emanare le disposizioni necessarie alle staffette motociclistiche prima della partenza nel rispetto dei compiti propri e di quelle della scorta della polizia;
* verificare l'applicazione delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione della gara e nell'eventuale sospensione (o limitazione) del traffico, di cui deve portare con se copia conforme per l'intera durata della gara.

Nella riunione preliminare spetta al Direttore di corsa/di organizzazione portare a conoscenza del collegio di giuria e dei dirigenti di società i particolari organizzativi adottati in conformità del presente regolamento e di quello particolare di corsa.

E' attribuita al Direttore di corsa/di organizzazione la responsabilità dell'osservanza delle norme contenute nel dispositivo di autorizzazione allo svolgimento della gara da parte del competente organo statale, disponendo in caso di assenza della scorta della polizia stradale o di quella tecnica l'annullamento della gara.

* Svolgere le funzioni previste dal precedente articolo 59 e dal successivo articolo 77 del presente Regolamento;
* Comunicare ai concorrenti le norme vigenti in materia di sicurezza prima della partenza, con le modalità che riterrà più opportune.

In assenza del Direttore di corsa/di organizzazione la società organizzatrice provvederà alla sostituzione o con uno dei vice Direttori di corsa/di organizzazione o con altro Direttore di corsa/di organizzazione parimenti abilitato.
L'impossibilità della sostituzione comporta l'annullamento della corsa e l'abbandono della stessa da parte del Collegio di Giuria.

Responsabile della manifestazione

Articolo 72
Nelle manifestazioni regionali esclusivamente cicloturistiche e nell'attività di fondo, la funzione di Direttore di corsa/di organizzazione, e/o quella di vice, possono essere svolte (per ogni percorso) da un Responsabile della manifestazione, coadiuvato da un vice Responsabile della manifestazione, dirigenti tesserati alla F.C.I., che assumono le stesse competenze e responsabilità.

Controllo tecnico-disciplinare

Articolo 73
Il controllo tecnico-disciplinare della corsa è esercitato dai Giudici di gara designati dalla Commissione Nazionale Giudici di Gara, per le gare nazionali ed internazionali, e dalle Commissioni regionali per le gare iscritte nei calendari regionali.
La predetta Commissione Nazionale può delegare alle Commissioni regionali, in caso di necessità o urgenza, alcuni servizi iscritti nel calendario nazionale o internazionale.
I Giudici di gara svolgono le mansioni definite dal regolamento tecnico della categoria.

Articolo 74
Il Collegio di Giuria deve svolgere i compiti previsti dal regolamento di categoria e dal R.T.A.A. – Dilettanti – Parte 1° articolo 101.
L'accertamento da parte dei Giudici delle violazioni alle norme contenute nel presente regolamento ed in quello di Giustizia e Disciplina Federale, da riportare nei verbali di gara, hanno valore probante, salvo prova contraria.

Articolo 75
Spetta alla Giuria compilare il verbale che dovrà essere trasmesso, a cura del Presidente, al Giudice Unico entro e non oltre 7 giorni dal termine della gara, per le gare di un giorno, ed entro 10 giorni dal termine dell'ultima tappa per le corse a tappe.
Le decisioni di giuria debbono essere adottate collegialmente a porte chiuse con la esclusione della presenza di qualsiasi altra persona.
I ritardi nella trasmissione degli atti al Giudice Unico per l'omologazione della gara dovranno essere tempestivamente segnalati dal Presidente di Giuria allo stesso organo di giustizia.

Articolo 76
Il Giudice di arrivo deve giudicare gli arrivi sul punto più avanzato della ruota anteriore con la tangente elevata verticalmente al di sopra della linea di arrivo

Sezione Ottava

Norme di sicurezza e disposizioni organizzative

Articolo 77
Al verificarsi di condizioni ambientali o di circostanze che si manifestino nel corso della gara, della tappa o manifestazione, che pongano in pericolo l'incolumità dei corridori e del seguito e/o la validità del risultato tecnico della corsa o della tappa, si dovrà procedere nel modo che segue in tutte le gare regionali e nazionali/internazionali:
il Direttore di corsa/di organizzazione potrà decidere in qualsiasi momento, previa comunicazione al Presidente di Giuria, di :
a) modificare il percorso se le condizioni di sicurezza lo garantiscano e la modifica sia preventivamente autorizzata dal competente organo amministrativo previo parere favorevole;
b) neutralizzare temporaneamente la manifestazione, quando la sosta della carovana, possa prevedersi assai limitata nel tempo e si dispongano dei mezzi per consentire la ripresa della corsa con la stessa situazione al momento della neutralizzazione, nel rispetto, comunque, della tutela fisica dei corridori;

c) in relazione al punto del percorso ove si verificano le circostanze di pericolo, decidere per l'annullamento totale della della manifestazione con tutti i risultati intermedi fino al momento acquisiti oppure dare una nuova partenza superato il luogo dell'incidente;
d) in relazione al momento della manifestazione in cui si verifica l'incidente considerare la corsa o la tappa terminata con il risultato registrato, avendo adottati i necessari provvedimenti sia per informare i corridori, sia per garantire la sicurezza dell'arrivo;
e) dare una nuova partenza rispettando la situazione della manifestazione al momento della sospensione;
f) considerare la manifestazione come non disputata.

Dell'annullamento della manifestazione dopo la sua partenza, come previsto dalla lettera c) del presente articolo, o di mancata disputa, di cui alla successiva lettera f) dello stesso presente articolo, il Giudice Unico dovrà, sulla base della documentazione trasmessagli dal Presidente di Giuria, dare atto con proprio comunicato

Articolo 78

Qualora abbia a mancare sia la scorta della polizia stradale sia la scorta tecnica di motociclisti abilitati, secondo quanto disposto dall'autorizzazione allo svolgimento della corsa, il Direttore di corsa/di organizzazione disporrà l'annullamento della gara dandone comunicazione ai Dirigenti, ai partecipanti ed in forma scritta al Presidente di Giuria, che dovranno limitarsi a prenderne atto.

Passaggi a livello

Articolo 79

Il superamento dei passaggi a livello chiusi è vietato dalle norme del codice della strada e da quelle della si curezza per i corridori e per il seguito.

Oltre alle sanzioni previste dalle norme di legge, la giuria o i suoi componenti dovranno adottare, nei confronti di chi non rispetti tali norme, la sanzione della espulsione o della esclusione dalla corsa.

In relazione a quanto precede sono fissate le seguenti prescrizioni:

1) nel caso di fuga di uno o più corridori fermati da un passaggio a livello chiuso, che si riapre prima dell'arrivo di uno o più inseguitori, non è richiesta l'adozione di alcun provvedimento, dovendosi considerare la circostanza come incidente di corsa;

2) se uno o più corridori in fuga con oltre 30" di vantaggio sono fermati dalla chiusura del passaggio a livello e raggiunti prima della riapertura da uno o più inseguitori, la corsa dovrà essere neutralizzata e data una nuova partenza con gli stessi distacchi, dopo aver fatto passare gli automezzi al seguito.

Se il vantaggio dei fuggitivi fosse inferiore ai 30" nessun provvedimento dovrà essere adottato, considerando il fatto quale incidente di corsa;

3) se uno o più corridori superano il passaggio a livello prima della sua chiusura e uno o più inseguitori sono fermati dalla chiusura del passaggio a livello, non è adottato alcun provvedimento e la chiusura del passaggio a livello è considerata come incidente di corsa:

4) le situazioni di carattere eccezionale che possono crearsi (eccessiva durata di chiusura del passaggio a livello, ecc.) saranno risolte dalla giuria inappellabilmente.

Tali decisioni dovranno essere rese note al Direttore di corsa/di organizzazione.

Doveri dei concorrenti/partecipanti

Articolo 80

I concorrenti/partecipanti alle gare/manifestazioni sono tenuti al più assoluto rispetto della maggiore prudenza per la propria incolumità e per quella degli altri concorrenti/partecipanti, del seguito della corsa e degli spettatori.

Oltre alle norme del Codice della Strada dovranno osservare le regole sportive di cui debbono essere informati.

Essi sono tenuti a conoscere le caratteristiche del percorso.

Dovranno rispettare le disposizioni e le segnalazioni della direzione di corsa, dei componenti la giuria in macchina ed in moto, dove prevista, delle forze dell'ordine o di quelle disposte sul percorso stesso.

Sul piano sportivo la loro condotta deve essere ispirata a criteri di assoluta lealtà per evitare l'infrazione delle regole contemplate dal presente regolamento e dagli allegati prospetti, relativi alle infrazioni e sanzioni,.

Articolo 81

Tutte le corse debbono essere precedute da un automezzo, recante la iscrizione "Inizio gara ciclistica". Altro automezzo dovrà chiudere la corsa con cartello recante l'iscrizione "Fine gara ciclistica".

I cartelli dovranno essere di colore bianco con lettere in colore nero, in conformità e delle dimensioni stabilite dall'articolo 9 del codice della strada.

Per le corse che si disputano in circuito chiuso al traffico la società organizzatrice potrà adottare misure alternative in relazione alle caratteristiche del percorso.