



CORTE SPORTIVA DI APPELLO

Sent. N. CS13/20

Sentenza CS 9/20

L'anno 2020, il giorno 27 del mese di novembre alle ore 12:50 la Corte Sportiva d'Appello composta dai Signori:

Cons. Raffaele Potenza	Presidente
Cons. Cristina Maria Quiligotti	Componente Relatore
Cons. Mario Antonio Scino	Componente

Si è riunita in via telematica da remoto, come disposto con il decreto del Pres. Zucchelli, con l'assistenza del segretario, dott. Francesco Pantano, convocata in data 26.9.2020.

Nel reclamo (CS 9/20) presentato dal sig. Giulio Bensi, con l'avv. Prof. Marco Baroncini e l'avv. Beatrice Saldarini, avverso la decisione n. 40 del 18 ottobre 2020 del Collegio dei Commissari sportivi dell'Autodromo Internazionale di Monza.

FATTO

Con la decisione n. 40 resa in data 18 ottobre 2020 il Collegio dei Commissari sportivi dell'Autodromo Internazionale di Monza, a conclusione della Gara 2 del Campionato Renault Sport Clio Cup Italia 2020, ha applicato al ricorrente sig. Giulio Bensi la sanzione di una «penalità in tempo di 5" (cinque secondi) da sommare al risultato di Gara 2, per violazione degli artt. 89 del Regolamento Sportivo Nazionale e 4.3. del



Regolamento di Settore Velocità in Circuito, rilevato il *“mancato rispetto della procedura di ripartenza SC non lasciando la distanza come riportato dal Regolamento dopo lo spegnimento delle luci”*, con la conseguenza che la vettura n. 4 del Concorrente Giulio Bensi, risultata vincitrice, è stata retrocessa dalla prima alla quarta posizione della classifica medesima.

Il ricorrente - dopo una lunga premessa in fatto, nella quale ricostruisce, dal suo punto di vista, gli accadimenti verificatisi durante e dopo la gara in questione - deduce l'illegittimità della decisione impugnata sulla base dei seguenti profili di censura:

- avendo il Collegio convocato e sentito il Concorrente-Conduuttore, non si è trattato di una penalità in tempo di 5" irrogata durante la gara e prontamente comunicata a questi e a cui avrebbe potuto far fronte con la sua classe e la sua bravura, ma di una vera e propria retrocessione nella classifica finale di Gara 2, peraltro decisa a tavolino;
- violazione dell'art. 215, comma 3, del Regolamento Sportivo Nazionale, concernente i requisiti delle *"Decisioni"* - e introdotta a tutela del diritto di difesa - nella parte in cui richiederebbe espressamente e tassativamente *“l'indicazione delle norme che si assumono violate”*, atteso che il testuale richiamo di cui alla decisione impugnata alla sola *“Violazione art. 89 "Obblighi Particolari dei Conduuttori" RSN e 4.3 "Comportamento dei Conduuttori" RDS Velocità in Circuito”* non sarebbe idoneo a integrare il requisito motivazionale di cui sopra, in quanto nelle norme specificatamente indicate nella decisione non comparirebbe, in alcun modo, la condotta asseritamente posta in essere dal ricorrente e assunta ai fini dell'applicazione della penalità di cui trattasi;



- la condotta del sig. Giulio Bensi sarebbe perfettamente rispettosa delle norme regolamentari di riferimento e, pertanto, non sarebbe in alcun modo sanzionabile, in quanto:
 - la norma di riferimento dovrebbe essere quella contenuta nell'art. 14.10 - Safety Cars (Vetture di sicurezza) - del Regolamento di Settore Velocità in circuito;
 - la vettura n. 4 condotta dal sig. Giulio Bensi ha rispettato *“la distanza [di 5 vetture] come riportato dal Regolamento dopo lo spegnimento delle luci [della Safety Car]”*, come si evincerebbe chiaramente sia dalle immagini tratte dal video on board sia dalle immagini tratte dal video dall'esterno, tutte allegate al ricorso;
 - il video su cui si fonda la penalità è stato ripreso da una telecamera posta in alto in uscita Parabolica e crea, pertanto, un evidente schiacciamento della prospettiva, facendo sembrare le auto più vicine di quanto non siano in realtà;
 - il conducente della Safety Car non avrebbe rispettato le prescrizioni di cui alle lett. l) e g) dell'art. 14.10 - Safety Cars (Vetture di sicurezza) - del Regolamento di Settore Velocità in circuito, nella parte in cui dispongono rispettivamente che *“Al fine di evitare la possibilità di incidenti, prima che la Safety Car rientri nella pit lane, dal punto in cui le luci della vettura saranno spente, la vettura di testa ed i restanti conduttori dovranno procedere ad una velocità costante, senza accelerazioni, frenate o altre manovre che mettano in pericolo gli stessi o pregiudichino la corretta ripartenza della gara”* e *“continuare a velocità ridotta”* nonché la prescrizione di cui al successivo art. 14.11, secondo cui *“LIMITE DI VELOCITÀ IMPOSTO SU TUTTO IL PERCORSO: tutte le vetture dovranno limitare la velocità a 80 km/h”*;



-- e infatti il conducente della Safety Car - come emergerebbe sia dal video on board sia dalla telemetria della vettura n. 4 e come confermato dalle considerazioni tecniche svolte dall'Ing. incaricato dalla Scuderia Faro - Facin. S.r.l., relativamente alla veridicità delle affermazioni del sig. Giulio Sensi - avrebbe accelerato decisamente tra una curva e l'altra, per poi rallentare in maniera tanto improvvisa quanto imprevedibile, anziché avere una velocità costante, costringendo i piloti in gara a percorrere alcuni tratti di rettilineo alla velocità di quasi 200 km/h, inseguendo la SC;

-- in particolare, viene posta in rilievo la forte accelerazione della Safety Car tra le due curve denominate "Lesmo 1" e "Lesmo 2" e, successivamente, tra la curva "Lesmo 2" e la "Ascari" durante il rettilineo del Serraglio, che congiunge la curva "Lesmo 2" e la curva "Ascari", come confermato dalla condotta del conduttore Cristian Ricciarini (in quel momento in seconda posizione immediatamente dietro Giulio Bensi e suo diretto concorrente in Campionato), il quale avrebbe chiesto via radio al suo box *“se la Safety Car avesse spento le luci e se la gara fosse già ripartita”*, poiché non riusciva a trovare *“alcuna altra motivazione ad una accelerazione della Safety così brusca e prolungata”*;

-- ferma restando l'autonomia dell'ordinamento sportivo, sono applicabili anche al sistema di giustizia sportiva i principi generali dell'ordinamento giuridico in ragione della loro attitudine a costituire direttive di carattere generale;

-- nel pieno rispetto del principio costituzionale della personalità della responsabilità penale, se il conducente della Safety Car con la propria condotta ha ingannato il pilota che gli stava dietro, ossia il sig. Bensi, deve essere sanzionato il primo e non il secondo;



-- la condotta del sig Bensi è conseguenza diretta di un comportamento imprudente e ingiustificato del pilota della Safety Car;

-- le prestazioni irregolarmente ostentate dal pilota della Safety Car - oltre a creare pericolo e disorientamento - avevano, infatti, dato la convinzione al sig. Bensi, come ad altri, e Cristian Ricciarini *in primis*, che lo seguiva a ruota, che, una volta che il leader del gruppo fosse ripartito, non avrebbe mai potuto raggiungere la Safety Car, che aveva evidenziato prestazioni di gran lunga superiori a quelle delle Clio.

In punto istruttorio il ricorrente:

- ha dato atto che di avere chiesto subito l'acquisizione dei dati di telemetria della vettura Safety Car, ma gli è stata rilasciata solo la ricevuta della richiesta senza la specifica dell'ora;

- ha chiesto l'acquisizione dei documenti di seguito allegati e rubricati ai numeri 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16; tutti comprovanti i fatti così come descritti nel capo dedicato alla loro narrazione;

- ha formulato istanza di acquisizione e di copia, a proprie spese, ai sensi e per gli effetti di cui al comma 4 dell'art. 23 del Regolamento di Giustizia Sportiva, sia delle immagini registrate dal Circuito sia di tutta la documentazione relativa alla decisione impugnata e contenuta nel fascicolo del Collegio dei Commissari Sportivi;

- ha richiesto l'escussione del Direttore Sportivo del Team Faro Racing S.r.l., Sig. Fabrizio Paolo Tablò, e dell'Ing. Adelio Francia, entrambi dipendenti della squadra del ricorrente nonché del sig. Cristian Ricciarini, concorrente-conduttore della vettura n. 7 partecipante al Campionato di cui trattasi.



Il ricorrente ha concluso chiedendo:

- in via principale, la riforma della decisione dal Collegio dei Commissari Sportivi dell'Autodromo Internazionale di Monza n. 40 del 18 ottobre 2020 e, per l'effetto, l'annullamento dell'applicazione della sanzione irrogata della penalità in tempo di 5" da aggiungere alla classifica di Gara 2;
- in via subordinata, la sostituzione della sanzione irrogata con una meno gravosa e punitiva, ristabilendo comunque l'originaria classifica finale, conclamante la vittoria del sig. Bensi.

L'Avv. Vincenzo Capo si è costituito per la Procura, depositando le proprie conclusioni, con le quali ha dedotto l'infondatezza del ricorso, del quale ha chiesto il rigetto, per le seguenti motivazioni:

- la visione dei video e le immagini offerte dal reclamante non lasciano trasparire quanto lamentato dal medesimo tenendo pure in considerazione il fatto che la safety car è una berlina di assetto stradale (nello specifico jaguar xe) che, dunque, per comune esperienza, non ha quelle prestazioni brucianti di cui si legge;
- la sanzione è stata correttamente applicata alla fine della gara perché così dispone l'ultimo comma dell'art. 216 *bis* RSN: il collegio dei commissari sportivi ha la facoltà di applicare a fine gara, oltre alla penalità dello stop and go, anche una penalità in tempo e/o giri e, peraltro, per l'applicazione della sanzione in questione non è richiesta nemmeno la convocazione dell'incolpato ai sensi della lett. A) del medesimo art. 216 *bis* RSN;



- non coglie nel segno la pretesa nullità della decisione perché nella medesima, pure se non è individuata specificatamente quale delle condotte di cui all'art. 89 RSN (riprese dall'art.4.3 del RDS-velocità) è stata contestata al sig. Bensi, è descritta chiaramente la condotta censurata, ossia *“il mancato rispetto della procedura di ripartenza SC non lasciando la distanza come riportato dal Regolamento dopo lo spegnimento delle luci”*;
- risulta estremamente agevole comprendere che è stata contestata la condotta colposa del licenziato relativa all'art.14.10 delle norme generali RDS Velocità in circuito: al fine di evitare la possibilità di incidenti, prima che la Safety Car rientri nella pit lane, dal punto in cui le luci della vettura saranno spente, la vettura di testa e i restanti conduttori dovranno procedere a una velocità costante, senza accelerazioni, frenate o altre manovre che mettano in pericolo gli stessi o pregiudichino la corretta ripartenza della gara;
- la sanzione è stata applicata nel rispetto del punto n. 30 delle linee guida realizzate dal GUG (Gruppo Ufficiali di Gara) per l'armonica applicazione delle sanzioni medesime in tutte le gare;
- si oppone alla richiesta escussione dei testimoni perché volta ad acquisire circostanze non determinanti al fine della decisione;
- ove venisse decisa diversa sanzione, essendo il campionato ormai concluso, si andrebbe a incidere sulla classifica finale del campionato medesimo.

Il controinteressato sig. Lorenzo Vallarino si è, a sua volta, costituito in giudizio, deducendo che:



- visionando i filmati della gara si può evincere che da parte del ricorrente non è mai stata mantenuta la distanza corretta dalla Safety Car, sia quando la stessa aveva le luci accese sia quando aveva le luci spente;
- dal fatto che, poco dopo che la Safety Car aveva spento le luci, le vetture avanti avevano accelerato violentemente invece di mantenere un'andatura costante, ha dedotto che tale manovra fosse stata indotta dal comportamento adottato dal sig. Giulio Bensi, che lo ha avvantaggiato, in quanto gli ha permesso di presentarsi alla ripartenza con una velocità tale per cui non fosse possibile agli altri concorrenti di "procedere ad attaccarlo";
- nel momento in cui mancavano dieci minuti alla fine della gara, è stato comunicato via radio che alla vettura del sig. Giulio Bensi era stata inflitta una penalità di 5" (cinque secondi) che gli sarebbero stati sommati al risultato di Gara2 e, per questo motivo, ha adottato una condotta di guida prudente, evitando qualunque tentativo di sorpasso nei confronti del sig. Giulio Bensi, nella consapevolezza che per vincere sarebbe stato sufficiente giungere al traguardo con un distacco non superiore alla penalità inflittagli;
- la penalità gli è stata comminata in corso di gara e solo confermata al suo termine come si evince nell'allegato 4 al ricorso, che riporta la data del 18 ottobre 2020 e come orario le 12.20 in calce e le 12.25 in basso a sinistra ed essendo la manifestazione iniziata alle ore 12.00 circa per terminare alle ore 12.25 circa;
- in corso di telecronaca i commentatori sottolinearono il fatto che fosse stata inflitta una penalità al sig. Giulio Bensi;
- la penalità è stata esposta a monitor circa 10' (dieci minuti) prima della fine della gara;



- il tempo intercorrente da quando la sanzione è stata esposta alla fine dell'evento avrebbe permesso indubbiamente al sig. Bensi di creare il "gap" necessario per "far sua la Gara" se lo stesso avesse mantenuto un "passo gara" migliore;
- gli artt. 89 “*obblighi particolari dei conduttori*” RSN e 4.3 “*comportamento dei conduttori*” RDS Velocità in circuito non possono essere considerati come un'elencazione esaustiva dei motivi che sottendono a una penalità
- il Sig. Giulio Bensi, con la sua improvvisa accelerazione, in prossimità della Curva Parabolica, quando ormai la Safety Car aveva le luci spente, ha tratto un indebito vantaggio dalla sua condotta e quindi è stato correttamente sanzionato;
- come statuito dall'art. 216 *bis* RSN, in caso di penalità in tempo e giri non vige l'obbligo di audizione del soggetto a cui la sanzione viene inflitta per la conferma della medesima.

Con la comunicazione del 23.11.2020 l'Avv. Baroncini per il ricorrente dà atto che vorrebbe partecipare all'udienza in videoconferenza il controinteressato Lorenzo Vallarino e che necessiterebbe l'escussione del teste indicato nelle richieste istruttorie sig. Christian Ricciarini, indicando i relativi riferimenti e-mail e cell.

All'udienza del 27.11.2020, tenutasi da remoto in video conferenza mediante applicativo informativo Microsoft teams, come da separato verbale, sono stati ascoltati il Rappresentante della Procura, avv. Vincenzo Capo e l'avv. Baroncini per il ricorrente; nonché il controinteressato Lorenzo Vallarino.

L'avv. Baroncini per il ricorrente ha insistito per l'accoglimento del reclamo per i motivi dedotti nel reclamo n. CS 9/20.



Il controinteressato Lorenzo Vallarino ha insistito nelle proprie conclusioni.

Il rappresentante della Procura ha concluso per il rigetto.

All'esito dell'udienza è stato pubblicato in pari data, dandone lettura alle parti in presenza, il dispositivo della decisione sul reclamo.

MOTIVI

Il reclamo è infondato e deve pertanto essere respinto per le considerazioni tutte che seguono.

Con un primo profilo di censura il reclamante ha dedotto che, avendo il Collegio convocato e sentito il Concorrente-Conducente, non si è trattato di una penalità in tempo di 5" irrogata durante la gara e prontamente comunicata a questi cui avrebbe potuto far fronte con la sua classe e la sua bravura, ma di una vera e propria retrocessione nella classifica finale di Gara 2, peraltro decisa a tavolino.

Sul punto assume valore dirimente il disposto dell'art. 261 *bis* RSN, espressamente richiamato in seno alla decisione n. 40 del 18.10.2020, rubricato “*sanzioni applicabili nel corso della manifestazione*”, che dispone testualmente che “*Sono applicabili dai Commissari Sportivi nel corso della manifestazione le seguenti sanzioni: A) PENALITA' IN TEMPO e GIRI, STOP AND GO, DRIVE THROUGH, RETROCESSIONE IN GRIGLIA Tali sanzioni sono inflitte, ove applicabili secondo quanto previsto nei Regolamenti di Settore, per condotte in violazione delle norme sportive di comportamento in gara e sono costituite da:*

Penalità in tempo e giri



La penalità in tempo deve essere espressa in minuti e/o secondi, la penalità in giri deve essere espressa in giri.

Le penalità sopra riportate potranno essere utilizzate entrambe.

Non è richiesta la convocazione dell'incolpato al fine dell'applicazione delle penalità in tempo e giri. ...".

Dalla lettura della richiamata disposizione emerge con evidenza che, nel corso della manifestazione, i Commissari sportivi possono applicare le sanzioni ivi indicate, tra le quali è espressamente prevista la penalità in tempo, ai fini dell'applicazione della quale sanzione è, altresì, specificato, da un lato, che deve essere espressa in minuti e/o secondi e, dall'altro, per quanto di specifico interesse in questa sede, che non è richiesta la convocazione dell'incolpato al fine dell'applicazione.

Analogamente dispone l'art. 16 del RDS Velocità in circuito, anche questo espressamente richiamato in seno alla decisione n. 40 del 18.10.2020, rubricato "*penalità in tempo, stop and go, drive through e retrocessione in griglia*", che prevede testualmente tra l'altro che "*Non è richiesta la convocazione dell'incolpato al fine dell'applicazione delle penalità in tempo e giri.*".

Dalla circostanza che, ai sensi dei richiamati RDS, non sia presupposto necessario e indefettibile la convocazione dell'incolpato ai fini dell'applicazione della penalità di cui trattasi, non può trarsi la conseguenza che, nel caso in cui, invece, l'incolpato sia stato audito, ciò determini una modifica sostanziale nella natura della penalità inflitta, che si tramuterebbe da sanzione adottata in corso di gara a retrocessione a tavolino nella graduatoria.



D'altronde anche dalla stessa ricostruzione del reclamante – nonché dalla relazione del Presidente dei Commissari sportivi del 19.10.2020, allegata agli del presente giudizio - emerge come non siano stati i Commissari sportivi ad avere convocato il reclamante ma che, invece, sia stato quest'ultimo, insieme al Direttore sportivo del team Faro Racing s.r.l., a essersi recato dai Commissari prima e in Direzione di gara a seguire, di propria iniziativa, al fine di rappresentare la propria posizione al riguardo; circostanza della quale viene correttamente dato formalmente atto in seno alla decisione impugnata, sebbene, trattandosi di un modulo già predisposto, nella parte relativa sia stato indicato *“Convocato e sentito”*.

In sostanza si è trattato pacificamente di una penalità inflitta in corso di gara e non invece a fine di gara e dopo averlo sentito, e che, a fine di gara, è stata soltanto confermata.

E, infatti, come emerge dalla richiamata relazione di cui sopra, *“alle ore 12.21 la penalità veniva notificata al Concorrente nr. 4 Bensi Giulio mediante esposizione a monitor (Report comunicazione a video in allegato)”*.

E il controinteressato Vallarino, nelle proprie difese, ha diffusamente argomentato sul punto; rilevando in modo specifico che, come emerge dalla richiamata relazione, la gara ha avuto inizio alle ore 12 per terminare alle ore 12.25 circa.

Ne consegue che, difformemente da quanto dedotto in reclamo, il reclamante comunque *“avrebbe potuto far fronte con la sua classe e la sua bravura”* alla situazione venutasi a creare e non si è trattato, comunque, in alcun modo, di una retrocessione decisa *“a tavolino”*.



Con un secondo profilo di reclamo, il reclamante ha lamentato la violazione dell'art. 215, comma 3, del Regolamento Sportivo Nazionale, concernente i requisiti delle "Decisioni" - e introdotta proprio a tutela del diritto di difesa - nella parte in cui richiederebbe espressamente e tassativamente *“l’indicazione delle norme che si assumono violate”*, atteso che il testuale richiamo di cui alla decisione impugnata alla sola *“Violazione art. 89 "Obblighi Particolari dei Conduuttori" RSN e 4.3 "Comportamento dei Conduuttori" RDS Velocità in Circuito”* non sarebbe idoneo a integrare il requisito motivazionale di cui sopra, in quanto nelle norme specificatamente indicate nella decisione non comparirebbe, in alcun modo, la condotta asseritamente posta in essere dal ricorrente e assunta ai fini dell’applicazione della penalità di cui trattasi.

Anche questo motivo di reclamo non merita accoglimento, siccome infondato nel merito per le considerazioni che seguono.

Il richiamato art. 215, rubricato *“decisioni”*, dispone che *“ ... Le decisioni che rientrano nelle facoltà del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico devono essere prese sul posto, per iscritto e contenere: - l’indicazione delle parte reclamante e reclamata con i relativi numeri e categoria di licenza sportiva;*
- il riassunto dei fatti e motivi di reclamo; - l’indicazione delle norme che si assumo violate; - una compiuta motivazione delle ragioni per cui si è arrivati alla decisione di accoglimento o rigetto del reclamo. ...”.

Il successivo art. 229, rubricato *“determinazione e modalità di applicazione della sanzione”*, dispone, a sua volta, che *“Nella determinazione della specie e dell’entità*



della sanzione, il Collegio dei Commissari Sportivi, il Giudice Unico, l'Organo giudicante e l' Ufficio del Procuratore Federale devono indicare: a) le norme violate; b) il contesto delle circostanze di fatto in cui sono state compiute le violazioni, la qualifica e/o il ruolo, e/o la carica rivestite dal responsabile; c) gli effetti della condotta e le motivazioni; ...”.

Entrambe le disposizioni richiedono, pertanto, specificatamente, l'indicazione delle norme che si assumono violate.

Nella decisione n. 40/2020 impugnata, alla voce “*Violazione artt.*”, sono stati indicati “*89 "Obblighi Particolari dei Conduuttori" RSN*” e “*4.3 "Comportamento dei Conduuttori" RDS Velocità in Circuito*”; e, alla successiva voce “*motivazione*”, è specificato “*mancato rispetto della procedura di ripartenza SC non lasciando la distanza come riportato dal regolamento dopo lo spegnimento delle luci*”.

E, effettivamente, in nessuna delle due disposizioni puntualmente richiamate nella decisione reclamata, è espressamente individuata la condotta in concreto contestata al reclamante da parte dei Commissari.

E, tuttavia, la descrizione puntuale della motivazione sulla base della quale i Commissari hanno ritenuto di dovere infliggere la sanzione della penalità di tempo al reclamante consente di rinvenire agevolmente quale sia stata la condotta contestata in concreto allo stesso e quale sia conseguentemente la norma che è stato ritenuto essere stata violata da parte del medesimo in sede di gara.

La predetta norma, come rilevato in sede di memoria da parte della Procura, è da rinvenirsi nell'art. 14.10 del RDS Velocità in circuito, rubricata “*safety cars (vetture di*



sicurezza)”, che dispone testualmente, alla lett. l), che “Quando il Direttore di Gara richiama la Safety Car, i suoi girofari verranno spenti per indicare ai piloti che alla fine di quel giro rientrerà ai box. A questo punto la vettura che si trova in linea dietro la Safety Car regolerà l’andatura e se necessario aumenterà la distanza delle 5 vetture.

Al fine di evitare la possibilità di incidenti, prima che la Safety Car rientri nella pit lane, dal punto in cui le luci della vettura saranno spente, la vettura di testa ed i restanti conduttori dovranno procedere ad una velocità costante, senza accelerazioni, frenate o altre manovre che mettano in pericolo gli stessi o pregiudichino la corretta ripartenza della gara.”.

Ne consegue che - atteso che la finalità dell’espressa previsione dell’indicazione delle norme ritenute violate da parte del conducente nella decisione dei Commissari di applicazione della sanzione è evidentemente quella di consentire al medesimo di avere piena contezza della condotta contestatagli ai fini di potere eventualmente esplicitare le proprie difese al riguardo - nella fattispecie concreta la predetta finalità, pur in mancanza dell’indicazione della specifica disposizione ritenuta violata, è stata comunque realizzata, attesa la descrizione puntuale della condotta contestata contenuta nella decisione, come in precedenza testualmente riportata, che ha certamente consentito al reclamante di avere piena e completa contezza della condotta contestatagli in sede di gara, alla luce non solo del comportamento tenuto lo stesso giorno della gara in questione e immediatamente successivo all’applicazione della penalità di cui trattasi ma, anche e soprattutto, del tenore del reclamo in oggetto, che si diffonde approfonditamente proprio sulla condotta tenuta in sede di gara e sulle motivazioni sottese alla stessa.



La mancata espressa indicazione dell'art. 14.10 del RDS Velocità in circuito in seno alla decisione reclamata, pertanto, non è idonea a determinare, di per sé sola, nella presente fattispecie, per le considerazioni esposte, l'illegittimità della decisione stessa.

D'altronde, e a chiusura, è proprio il reclamante che, nel proprio reclamo, richiama espressamente la disposizione di cui sopra rilevando che *“la norma di riferimento dovrebbe essere quella contenuta nell'art. 14.10 - Safety Cars (Vetture di sicurezza) - del Regolamento di Settore Velocità in circuito”*; dimostrando di avere avuto piena consapevolezza della norma che i Commissari hanno ritenuto sia stata violata con la condotta tenuta in sede di gara.

Con un ulteriore profilo di censura il reclamante deduce che la sua condotta sarebbe stata perfettamente rispettosa delle norme regolamentari di riferimento e, pertanto, non sarebbe in alcun modo sanzionabile.

In particolare si sostiene che la vettura n. 4 condotta dal sig. Giulio Bensi abbia rispettato *“la distanza [di 5 vetture] come riportato dal Regolamento dopo lo spegnimento delle luci [della Safety Car]”*, come si evincerebbe chiaramente sia dalle immagini tratte dal video on board sia dalle immagini tratte dal video dall'esterno, tutte allegate al ricorso.

Si premette che, dalla lettura della relazione sui fatti di causa del presidente dei Commissari sportivi, si evince che il fatto di cui trattasi è stato riportato dal Direttore di gara e che l'istruttoria è stata condotta, in primo luogo, proprio attraverso la visione dei relativi video di gara; si è trattato, in particolare, di due video, la cui succinta descrizione è ivi contenuta.



Al riguardo si rileva che quanto dedotto sul punto da parte del reclamante e secondo cui il video su cui si fonda la penalità è stato ripreso da una telecamera posta in alto in uscita Parabolica, con la conseguenza che avrebbe creato un evidente schiacciamento della prospettiva, facendo sembrare le auto più vicine di quanto non fossero in realtà, non ha trovato conferma negli atti del presente procedimento. Dalla visione del predetto video, infatti, effettuata collegialmente nell'ambito del procedimento, non emerge quanto lamentato da parte del reclamante ed emerge, invece, e di contro, come la violazione contestata al reclamante possa considerarsi essere stata pienamente comprovata in atti in punto di fatto proprio in conseguenza degli elementi di giudizio ritraibili dalla predetta visione sia quanto al mancato rispetto della distanza delle 5 vetture di cui all'art. 14.10 (sia quanto all'improvvisa accelerazione).

Il reclamante deduce, comunque, ulteriormente, che la sua condotta, con particolare riguardo alla velocità di guida, e non solo alla distanza dalla Safety Car, sarebbe stata una conseguenza diretta e necessaria della condotta di guida del conduttore della Safety Car, il quale avrebbe tenuto un'andatura di guida altalenante e con picchi di velocità molto elevata, tale da rendere quasi impossibile per lui il riuscire a tenergli dietro; richiamando, al fine, la relazione, depositata in atti, del proprio Ingegnere di fiducia.

In particolare, avuto riguardo specificatamente interessato dalla contestazione dei commissari, il conduttore della Safety car avrebbe posto in essere quello che in gergo è definito "elastico"; ossia pur arrivando alla parabolica a una considerevole velocità (il reclamante sarebbe arrivato, in quel punto, alla velocità di 198 Km/h) avrebbe



bruscamente rallentato in uscita dalla curva stessa, tenendo una condotta molto pericolosa.

Sul punto si ritiene che, indipendentemente dalla circostanza che la SC abbia effettivamente o meno tenuto una condotta di guida non adeguata al proprio ruolo e non conforme alle relative prescrizioni di condotta – circostanza che, se comprovata, potrebbe avere eventuale rilevanza in altre autonome e distinte sedi - comunque, grava in capo ai concorrenti il rispetto delle prescrizioni che ne disciplinano in modo puntuale la relativa condotta di guida nel predetto frangente, ossia nel momento in cui la Safety Car spegne i girofari per indicare ai piloti che alla fine di quel giro rientrerà ai box, richiedendo espressamente che la vettura che si trova in linea dietro la Safety Car regoli la propria andatura, addirittura prescrivendo specificatamente che, se necessario, aumenti la distanza delle 5 vetture di cui alla precedente lett. i).

In definitiva, la circostanza che il conducente della Safety Car abbia eventualmente tenuto una condotta di guida non consona al proprio ruolo, non costituisce, come invocato nel ricorso, una valida esimente da responsabilità per il reclamante, ossia una causa di esclusione della predetta responsabilità, proprio in quanto, comunque, questi è tenuto ad adeguare la propria condotta di guida alle circostanze date, nel pieno rispetto delle apposite prescrizioni regolamentari che ne disciplinano la condotta di guida; prescrizioni che sono finalizzate, soprattutto in questo caso, ad assicurare la sicurezza della gara stessa.



Nel caso specifico, poi, nemmeno può essere validamente invocato lo stato di necessità di cui all'art. 54 c.p., in quanto la condotta di guida del ricorrente è stata motivata esclusivamente dalla volontà di fare propria la gara di cui trattasi.

Quanto all'invocato art. 48 c.p., il cui richiamo non appare pertinente nella fattispecie in esame - atteso che, tra l'altro, proprio la condotta imprudente e non coerente con il suo ruolo che il reclamante riferisce essere stata una costante della guida della Safety Car per tutta la sua permanenza in pista, esclude che si possa parlare, in questo caso, di un "inganno" consumato a carico e spese del reclamante al momento dello spegnimento da parte di questa dei girofari - comunque si rileva che, per orientamento consolidato in materia, *"In tema di errore sul fatto costitutivo del reato derivante dall'altrui inganno, la responsabilità del fatto di reato, materialmente commesso dal soggetto ingannato, è addebitato a colui che, con la sua condotta, ha causato l'errore, sempre che abbia agito, a sua volta, con dolo. Per realizzare l'inganno può essere utilizzato qualsiasi mezzo di persuasione o di suggestione idoneo ad irretire."* (Cass. pen. Sez. VI, 25/02/2020, n. 22789); e, nella fattispecie, nulla di puntuale al riguardo è stato dedotto da parte reclamante in ordine all'intenzionalità della condotta ingannativa del conducente della Safety Car nei confronti del reclamante.

PQM

La Corte Sportiva di Appello respinge il reclamo e, per l'effetto, dispone l'incameramento della cauzione.

Roma, 27 novembre 2020



Automobile Club d'Italia
SPORT

Il Presidente

Raffaele Potenza

Il Relatore

Maria Cristina Quiligotti

Il Segretario