

CRONACHE

CONVEGNO «SPORT VELICI: REGOLE E RESPONSABILITÀ»

TRIESTE 10 OTTOBRE 2025

Nell'ambito degli eventi culturali collaterali alla Barcolana 57 (la regata più partecipata al mondo), si è tenuto a Trieste, presso la Sala Bobi Bazlen di Palazzo Gopceovich, il convegno «Sport velici: regole e responsabilità», organizzato dalla Sezione di Trieste dell'Associazione Italiana Giovani Avvocati (AIGA), in collaborazione con la rassegna Barcolana Cultura.

L'incontro, introdotto dall'avv. Achille Maria D'Alessandro (Vicepresidente AIGA Trieste) e moderato dal prof. Alfredo Antonini (ordinario di diritto dei trasporti all'Università di Udine), ha riunito accademici, professionisti e tecnici del settore per discutere dei profili di responsabilità connessi alla nautica da diporto e all'attività velica agonistica.

Dopo i saluti istituzionali dell'avv. Giulia Battistel (Presidente AIGA Trieste e Coordinatrice Regionale AIGA FVG), del prof. Mitja Gialuz (ordinario di diritto processuale penale all'Università di Genova e Presidente Società Velica di Barcola e Grignano), dell'avv. Elisa Lodi (Assessore allo sport del Comune di Trieste), dell'avv. Alessandro Cuccagna (Presidente Ordine degli Avvocati di Trieste) e dell'avv. Alessia Sialino (Presidente Delegazione FVG Unione Avvocati europei), si sono succeduti gli interventi della prof.ssa Fiorenza Prada (associata di diritto della navigazione all'Università di Macerata), dell'avv. Alberto Cattaneo (esperto di diritto sportivo), dell'avv. Carlo Pillinini (esperto di diritto assicurativo), dell'ing. Giorgio Davanzo (giudice di regata) e di Gabriele Benussi (skipper di fama internazionale).

L'eterogeneità degli approcci ha permesso di affrontare trasversalmente un tema di crescente complessità: la determinazione della responsabilità civile e penale nell'ambito della navigazione diportistica e sportiva, mettendo in luce la distinzione tra navigazione lusoria e competitiva.

Nel merito, i relatori hanno offerto una ricostruzione sistematica del regime della responsabilità civile nella navigazione da diporto, sof-

fermandosi sul richiamo effettuato dall'art. 40 del codice della nautica da diporto (d.lgs. n. 171/2005) all'art. 2054 c.c., che comporta l'applicazione, estesa al contesto nautico, della presunzione di responsabilità del conducente. Tale richiamo segna una presa di distanza dal codice della navigazione, escludendo il rinvio alle sue disposizioni sull'urto previste dall'art. 486 cod. nav. e ribadendo così la specialità del diritto della nautica da diporto.

Si è inoltre evidenziato come la responsabilità del conducente dell'unità da diporto assuma un carattere soggettivo con inversione dell'onere probatorio, in linea con la giurisprudenza più recente – in particolare Cass. civ. n. 12063/2022 – che consente l'esonero del conducente solo qualora dimostri di aver adottato ogni condotta idonea a evitare il danno (conformi altresì Cass. civ. n. 13324/2015, e Cass. civ. n. 25771/2019). Tale orientamento, come osservato, tende a rafforzare la tutela del danneggiato e ad accentuare la diligenza richiesta al soggetto preposto alla conduzione dell'unità da diporto, la cui posizione è assimilabile a quella del conducente stradale.

Particolare attenzione è stata quindi dedicata al tema della condotta concorsuale da parte del soggetto danneggiato a bordo del natante, con richiamo alla sentenza Cass. Civ. n. 8054/2016, la quale, pur riconoscendo che il comportamento imprudente del passeggero possa integrare una concausa, afferma la perdurante responsabilità del conducente dal momento che fra conducente e passeggero si è formato il consenso alla circolazione medesima con la consapevole partecipazione di ciascuno alla condotta colposa dell'altro ed accettazione dei relativi rischi.

Sul piano penale, è stata illustrata la recente introduzione nel codice penale degli articoli 589-*bis* e 590-*bis* c.p., istitutivi dei reati di omicidio nautico e lesioni personali nautiche, introdotti dal legislatore nel 2023 a seguito di un grave incidente nautico verificatosi sul lago di Garda nel 2021, intervento che ha ampliato significativamente il quadro punitivo, introducendo aggravanti specifiche e pene particolarmente severe. Il problema, tuttavia, risiede nella difficoltà di individuare quali norme, se violate, determinino la responsabilità penale, con riferimento soprattutto alle regole di condotta contenute nel Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (NIPAM-COLREG, art. 5 sulla vedetta, art. 6 sulla velocità) e alle disposizioni del codice della nautica da diporto.

Quando la navigazione assume connotati agonistici la questione si complica. Le regate si inseriscono infatti in un ordinamento – avente

carattere tendenzialmente tecnico – parzialmente autonomo, governato dalle Racing Rules of Sailing (RRS, revisionate e pubblicate ogni quadriennio dalla World Sailing, organo di riferimento per lo sport della vela ufficialmente riconosciuto dall'International Olympic Committee) integrate, in Italia, dalle Prescrizioni della Federazione Italiana Vela (FIV). Ne derivano modelli di condotta, standard tecnici e meccanismi di risoluzione delle controversie speciali che si collocano in un'area di contatto tra diritto speciale – il diritto sportivo – e diritto comune. Nel merito, la giurisprudenza internazionale si è da tempo orientata nell'escludere le regate dal raggio d'azione delle c.d. Norme Internazionali per la prevenzione degli abbordi in mare (NIPAM, altresì conosciute come c.d. COLREG, *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*), salva comunque la loro applicazione con riferimento agli incroci con le imbarcazioni che non partecipano alla regata. Inoltre, il bando di regata può stabilire che le Regole di Regata relative agli incroci siano integralmente sostituite dalle regole sul diritto di rotta previsto dalle NIPAM.

Il confronto tra i relatori ha indi posto in rilievo alcune decisioni che introducono temi di acceso dibattito relativamente alla definizione del regime di responsabilità in ambito velistico.

In primo luogo, la sentenza del Tribunale di Trieste del 4 febbraio 2000 ha introdotto il concetto di cosiddetta «conduzione collettiva», riconoscendo la possibile corresponsabilità dell'intero equipaggio nella manovra e nella gestione dell'unità. Tale impostazione, pur significativa, è stata oggetto di evoluzione e di critica: il Tribunale di Cagliari, sent. n. 991/2008, ha infatti ritenuto opinabile la configurazione dell'equipaggio quale co-conducente, valorizzando invece la diversità dei ruoli a bordo e la presenza di un unico conducente, lo *skipper*, responsabile della conduzione, delle manovre e delle scelte di governo dell'unità da diporto.

Nel merito, un punto di riferimento è rappresentato dalla pronuncia Cass. Civ. n. 12012/2002, riferita ad una vicenda calcistica, ove la Corte ha chiarito che il comportamento lesivo di un partecipante è esente da responsabilità civile solo se sussiste un collegamento funzionale stretto tra l'azione e la dinamica del gioco (dello sport), escludendo la possibilità di liberarsi dalla responsabilità nei casi in cui l'atto sia compiuto con dolo o con una violenza incompatibile con le caratteristiche dello sport praticato. Tale principio, trasposto al contesto della vela, impone di valutare l'evento lesivo in relazione alle peculiarità tecniche della

competizione, al contesto ambientale marino o lacustre e al grado di rischio accettato dagli atleti.

Le tre pronunce, lette congiuntamente, evidenziano un progressivo affinamento del concetto di «responsabilità» nell'ottica velica agonistica: da una visione cooperativa dell'equipaggio a una responsabilità individuale e funzionale, fino al riconoscimento di una soglia di rischio insita nella pratica ma non idonea a escludere la colpa in caso di comportamenti illeciti.

In aggiunta, sul piano assicurativo, è stato sottolineato come le polizze siano obbligatorie solamente per i danni alla persona (art. 123 cod. ass. priv.), sicché per i danni alle cose l'azione diretta non è esercitabile. Si è pure rammentato che le attività di regata sono spesso escluse dalle coperture standard, rendendo necessarie clausole aggiuntive; ciò rafforza l'importanza, per armatori e conduttori, di un'attenta lettura delle condizioni contrattuali e di una consapevole gestione del rischio.

In conclusione, gli interessanti contributi del giudice di regata internazionale Giorgio Davanzo e dello skipper Gabriele Benussi hanno offerto una preziosa prospettiva tecnico-pratica, suscitando l'interesse e l'applauso dei presenti per la vivacità e la concretezza dei temi trattati, con ciò confermando che il diritto marittimo vive ed evolve nell'esperienza concreta. Il Giudice di regata ha illustrato le peculiarità delle regole di regata, nonché il cruciale valore probatorio rappresentato dal verbale di regata, redatto secondo criteri di accertamento dei fatti propri dell'ordinamento sportivo (*balance of probability*), e il tema dell'auto-punibilità del concorrente in caso di violazione delle norme di gara, oltre al procedimento relativo alle proteste, caratterizzato dall'oralità, dall'immediatezza e dalla separazione da quello giurisdizionale; con le parole del relatore, destinati il primo ad assegnare le coppe, il secondo ad attribuire responsabilità e risarcimenti. Lo skipper ha portato la sua esperienza pratica in regata, raccontando la sua storia e quella del suo *team* (Fast and Furio Sailing Team), che a due giorni dal convegno in commento, ha vinto la Barcolana, piazzandosi al primo e al secondo posto della classifica generale con le imbarcazioni Arca SGR – Wild Thing e M07.