Urteilskopf

106 V 45

10. Estratto della sentenza del 31 gennaio 1980 nella causa Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni contro von Krannichfeldt e Tribunale cantonale delle assicurazioni, Lugano
Regeste (de):
Art. 67 Abs. 3 KUVG.

Wann ist die Teilnahme an einer Geschwindigkeitsprüfung bei einem Auto-Rallye ein Wagnis?

Regeste (fr):
Art. 67 al. 3 LAMA.

Quand la participation à une épreuve de vitesse pour voitures dans le cadre d'un rallye constitue-t-elle une entreprise téméraire?

Regesto (it):
Art. 67 cpv. 3 LAMI.

Quando è atto temerario la partecipazione ad una prova di velocità nell'ambito di un rally automobilistico?

Erwägungen ab Seite 45

Diritto:

1. Per l'art. 67 cpv. 3 LAMI, seconda frase, l'Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni (INSAI) può escludere dall'assicurazione i pericoli straordinari e gli atti temerari. Detta norma ha concesso al Consiglio di amministrazione dell'Istituto assicuratore di prendere il 31 ottobre 1967 una risoluzione, entrata in vigore il 1o gennaio 1968, in virtù della quale sono esclusi dall'assicurazione:

I. I pericoli straordinari indicati in modo specifico e particolare;

II. Gli atti temerari e cioé:
"... quelli in cui un assicurato si espone scientemente ad un pericolo particolarmente grave, che può risultare sia dall'atto stesso, sia dal modo con cui è compiuto, sia dalle circostanze concomitanti, come pure dalla personalità dell'assicurato..." Deve quindi e preliminarmente essere messo in risalto che il pericolo straordinario è escluso dall'assicurazione qualunque sia la gravità del rischio cui la vittima nel caso concreto si espone, mentre di contro la gravità del rischio è un elemento distintivo dell'atto temerario. Secondo la giurisprudenza del Tribunale federale delle assicurazioni gli atti temerari sono quelli non compresi nell'elenco dei pericoli straordinari e che comportano rischi di particolare importanza anche se praticati nelle

condizioni più favorevoli. Si tratta di atti implicanti pericoli tali da non poterne imporre l'assunzione all'insieme degli assicurati. È questo il caso di certe ascensioni di montagna presentanti un rischio talmente elevato, non riconducibile a proporzioni ragionevoli qualunque sia l'equipaggiamento usato e la preparazione dei partecipanti. Un rischio di per sé assicurato può comunque perdere questa qualifica quando si tenga conto di circostanze particolari in cui esso si presenta, segnatamente del modo e in quali condizioni esso viene affrontato, del materiale usato e delle attitudini dell'assicurato (DTF 104 V 19, considerando 1 e la giurisprudenza ivi citata).

2. Nell'evenienza concreta l'INSAI ha escluso dall'assicurazione quale atto temerario la partecipazione di Umberto von Krannichfeldt quale copilota ad una prova di velocità su strada non asfaltata durante un rally automobilistico. Si pongono quindi all'esame i seguenti problemi:
- Se la partecipazione durante un rally ad una gara di velocità su strada dal fondo irregolare, larga metri 2.30 e non asfaltata, sia da considerare, presa a sé stante, un atto temerario. - In caso negativo se le condizioni in cui questa gara venne compiuta e il comportamento dell'opponente il giorno dell'incidente adempivano i presupposti dell'atto temerario. a) Per quanto concerne la partecipazione dell'opponente ad una gara di velocità su strada non asfaltata durante un rally occorre osservare che il fatto che egli abbia, nell'evenienza concreta, esercitato le funzioni di copilota non è di rilievo. Infatti, partecipando in questa funzione al rally, egli coscientemente si sottoponeva agli stessi rischi del pilota, poteva cioè essere coinvolto in un incidente tale da comportare danni alla salute (sentenza non pubblicata del Tribunale federale delle assicurazioni in re Büchler del 13 ottobre 1971). Inoltre è pacifico che le riserve formulate dall'Istituto ricorrente riguardano solo la partecipazione ad una prova di velocità del rally e non al rally come tale che, essendo prova di regolarità, non presenta gli aspetti dell'atto temerario. Se in concreto si considerano gli aspetti generali della competizione, che consisteva nel partecipare ad una prova di velocità quindi gareggiare su una strada non sterrata al fine di raggiungere, se possibile, una velocità media di 100/120 km/h; inoltre che scopo della gara era la

intenzione di prevalere sugli altri concorrenti, ne deve essere concluso che ogni partecipante tendeva a correre, entro i limiti fissati, il più veloce possibile. Orbene, lo sforzo di mantenere su strada irregolare una velocità media quale quella indicata, significa assumere un rischio di non indifferente importanza, quale che sia l'abilità tecnica del pilota, il tipo dell'autovettura e le condizioni di strada e sicurezza organizzativa. Su tratti stradali simili un'uscita dal campo è sempre possibile e tale da comportare un rischio di incidenti, forse non mortali, ma sempre adeguati a pregiudicare l'integrità fisica di un partecipante. In queste condizioni, pur ammettendo che i rallies contribuiscono al progresso tecnico dell'industria automobilistica (prove di resistenza dei motori e dello equipaggiamento, prove di tenuta di strada e di idoneità dei pneumatici, ecc.) non può essere imposto all'insieme degli assicurati di sopportare l'onere assicurativo di simili azioni. Nell'evenienza concreta, ammessa anche l'abilità del pilota e ritenuto che durante le ispezioni del percorso i due componenti l'equipaggio abbiano ponderato i modi di eseguire la prova, deve pur essere affermato che suscettibile di rischio importante è il correre cercando di raggiungere la massima velocità su una strada non sterrata, larga metri 2.30 affrontando una curva di 90 gradi, ove esisteva una cunetta, dopo uno slittamento controllato. In queste condizioni non può essere esclusa, quale possibilità di non rara frequenza, un'uscita di strada con le conseguenze che essa comporta, quindi un grado di rischio non ovviabile al quale Umberto von Krannichfeldt si è scientemente esposto. b) Dato quanto sopra esposto irrilevante ai fini del presente controllo giudiziario è la meccanica dell'incidente sopravvenuto all'uscita della curva di 90 gradi affrontata a 70/75 km/h di velocità dopo uno slittamento controllato. Tuttavia tale incidente significa in sostanza che nel corso di una prova di velocità il pilota non è in grado

di tempestivamente avvertire eventuali imprevisti ostacoli altrimenti aggirabili.

Dispositiv

Per questi motivi, il Tribunale federale delle assicurazioni dichiara e pronuncia: Il ricorso di diritto amministrativo è accolto e il giudizio cantonale del 23 gennaio 1979 annullato.