

# LO SPORT MOTOCICLISTICO TRA VALORI E DIRITTI

**Luca Zambelli\*, Angelo Francini\*\*, Lorenzo Gasparini\*\* e Giorgia Spallone\*\*.**

*Dottore di ricerca e assegnista di ricerca nell'Università di Bologna\**

*Dottorandi di ricerca nell'Università di Bologna\*\**

## **Abstract**

Il contributo raccoglie le idee e gli interventi dei relatori del 1° Convegno in materia giuridica sul tema del Motorsport, che si è svolto il 9 maggio 2023 presso Alma Mater Studiorum – Università di Bologna con l'organizzazione del Dipartimento di Scienze Giuridiche e del Dipartimento di Scienze per la Qualità della Vita, con il patrocinio della Federazione Motociclistica Italiana e della Federation Internationale de Motocyclisme e a cui hanno partecipato alcuni dei massimi esponenti del circuito nazionale ed internazionale: Jorge Viegas, Giovanni Copioli, Luigi Dall'Igna, Franco Uncini, Paco D'Onofrio, Elena Zucconi Galli Fonseca.

Keywords: Motociclismo, MotoGP, Motorcylce, FMI, FIM

Sommario: 1. Introduzione. - 2. Il ruolo della Federazione Motociclistica Internazionale. - 3. Il motociclismo nel panorama sportivo nazionale. - 4. La ricerca del talento in pista ed in azienda. - 5. La sicurezza in pista. - Diritti e doveri nelle carte federali e le peculiarità della FIM. - 6. L'arbitrato: una opportunità per l'autonomia dell'ordinamento sportivo motociclistico.

---

## **1. Introduzione**

Lo studio del mondo dei motori rappresenta un tema centrale delle ricerche universitarie relativamente ai suoi aspetti tecnico-ingegneristici, ma le ricerche e le iniziative accademiche in questo settore sono sempre più integrate anche con lo studio del diritto e di altre discipline. Le grandi transizioni della nostra società impongono, infatti, la necessità di affrontare con uno sguardo interdisciplinare i problemi che emergono dalle interconnessioni tra i fenomeni sociali e giuridici con le sfide lanciate dalle innovazioni tecnologiche e dall'espansione dei mercati. In questo senso si pensi proprio come fino a 30/40 anni fa nella realtà di Bologna vi erano più di 20 aziende che producevano motociclette, fino a che non si sono diffuse le moto giapponesi; le prime Honda, le prime Yamaha ed altre, la cui presenza ha comunque rappresentato anche uno stimolo al miglioramento per le aziende italiane.

In quest'ottica lo studio del fenomeno del motorsport, ben può essere affrontato nell'alveo delle discipline collegate alle Scienze della qualità della vita, cui afferiscono i corsi di studio di Scienze motorie e, in senso lato, lo sport, nonché delle discipline afferenti alle Scienze giuridiche.

Il diritto dello sport ed il diritto alla salute sono già di per sé materie completamente interdisciplinari, costituiti da norme di diritto privato, pubblico, tributario, dell'Unione Europea, del lavoro ed anche processuale civile e, proprio dall'integrazione reciproca, entrambi potranno trarre ragioni di ulteriore sviluppo, anche per l'importanza sempre maggiore che stanno acquisendo pure sotto il profilo di carattere economico, che sempre più li caratterizza.

Si pensi, a titolo esemplificativo, ad uno dei casi più noti che interessano sia il diritto dello sport che quello dell'Unione Europea, ma anche il diritto pubblico e il diritto privato, ovvero il caso “Superlega”, in cui è stata affrontata l'impostazione del sistema delle competizioni sportive a livello Europeo fondato sull'articolo 165 del Trattato sul funzionamento dell'Unione<sup>1</sup>.

Nella sua decisione, la Corte di Giustizia ha posto in evidenza tutte le difficoltà di contemperamento di due realtà, quella sportiva e quella economica, che, pure avendo una genesi diversa, si basano su dinamiche e obiettivi differenti. Da un lato vi sono infatti le esigenze di regolazione di una competizione aperta ed incentrata sulla cooperazione tra gli organismi responsabili dello sport, proteggendo l'integrità fisica e morale degli sportivi, mentre dall'altro vi sono le esigenze di solidarietà finanziaria tra i soggetti coinvolti.

In questo senso, le federazioni sportive rappresentano certamente degli attori centrali per poter affrontare le politiche sociali e finanziarie del mondo sportivo, ma ad avviso della Corte non rappresentano i soggetti esclusivi. Ecco allora che diventa fondamentale un ragionamento complessivo su quale debba essere il modello sportivo europeo e su quale debba essere il ruolo delle Federazioni all'interno dello stesso, nonché dell'importanza del diritto, nel rispetto dei valori fondanti, sia dello sport, ma anche dei mercati.

## **2. Il ruolo della Federazione Motociclistica Internazionale**

Il ruolo della *Fédération Internationale de Motocyclisme* (FIM) si presenta come un monopolio volto al controllo e alla gestione delle gare motociclistiche in tutto il mondo, come avviene per la FIA o la FIFA.

La FIM è costituita da 119 Paesi i quali operano mediante le proprie federazioni nazionali, partecipando attivamente alla politica della Federazione Internazionale che risulta composta da più di 400 lavoratori tra cui 100 stipendiati e oltre 300 come volontari.

La Federazione internazionale svolge, contemporaneamente, tre funzioni principali che contraddistinguono il suo operato su più livelli dell'ordinamento sportivo; innanzitutto, la Federazione ha il compito di gestire tutto ciò che concerne lo svolgimento delle gare motociclistiche, spaziando dal rispetto del regolamento interno fino all'organizzazione logistica delle singole competizioni. In secondo luogo, la FIM si adopera per lo sviluppo del turismo motociclistico nei vari Paesi ospitanti i Gran Premi e, infine,

---

<sup>1</sup> Corte di Giustizia dell'Unione Europea, 21 dicembre 2023, C-333/21, *European Superleague Company, S.L. v Unión de Federaciones Europeas de Fútbol (UEFA) and Fédération internationale de football association (FIFA)* in cui è stato riconosciuto l'abuso di posizione dominante di UEFA e FIFA riguardo all'irrogazione di sanzioni nei confronti di loro affiliate che si iscrivevano a competizioni organizzate da altri enti. Si ritiene opportuno segnalare che la sentenza è intervenuta nei mesi successivi al Convegno del 9 maggio e il presente scritto è stato elaborato tenendo in considerazione la decisione, ma preservando le idee e i contenuti dell'intervento introduttivo del Convegno.

come terza ed ultima funzione principale, opera per instaurare un costante dialogo con gli organi politici internazionali di massima rilevanza, tra i quali si ricorda l'Unione Europea.

Queste tre funzioni sono totalmente complementari; ciascuna segue l'altra con l'obiettivo di formare una struttura sportiva pienamente funzionale ai bisogni dei piloti e degli spettatori, rispettando sempre il corretto svolgimento delle competizioni sportive e del regolamento FIM.

Per quanto riguarda l'esercizio della giustizia sportiva, la FIM presenta una peculiarità rispetto altre federazioni in quanto, per ciascuna gara, prendendo come modello la competizione di *MotoGP*, il collegio giudicante è composto da 3 giudici (due nominati direttamente dalla FIM ed uno dall'associazione dei team professionali di *MotoGP*) che hanno il compito di controllare la correttezza della gara e il rispetto del regolamento.

I giudici intervengono nelle decisioni concernenti gli aspetti tecnici e le controversie inerenti alle singole gare, sia in riferimento alle condotte dei singoli piloti, sia afferenti al lavoro dei *team*.

In relazione a quest'ultimo elemento appare importante sottolineare come nell'ordinamento FIM operi un principio di centrale importanza, ossia il riconoscimento in capo a tutti i piloti, soggetti a contestazione, del diritto al contraddittorio e alla parola di fronte ai giudici. Questo dialogo permette, quando possibile, di risolvere in modo celere le diatribe nate durante le competizioni ma, al tempo stesso, si può qualificare come il punto di partenza per un sistema di giustizia motociclistica particolarmente articolato. Infatti, nel caso non si riesca ad addivenire ad una soluzione immediata della contestazione, si permette alle parti di presentare la diatriba di fronte ad un Giudice d'appello che deciderà chi, tra il pilota e i giudici di gara, risulta essere, sulla base delle normative FIM, vittorioso nella lite.

L'ordinamento della FIM, oltre a questo primo grado di giudizio, riconosce la possibilità alla parte soccombente di ricorrere, avverso la decisione del Giudice d'appello, ad un superiore organo giudicante istituito presso la FIM stessa, ovvero il Tribunale della FIM, composto da tre giudici nominati all'interno di una lista chiusa. Infine, come in tutte le controversie sportive, si riconosce la massima competenza del Tribunale sportivo di Losanna quale organo di ultimo grado decisionale in ambito sportivo.

### **3. Il motociclismo nel panorama sportivo nazionale**

La Federazione Motociclistica Italiana (FMI) è nata nel 1911 come Moto Club d'Italia, poi eretto in ente morale con Regio Decreto del 1931, ha compiuto 112 anni il 29 aprile del 2023. La Federazione costituisce il rappresentante sul territorio nazionale della Federazione internazionale con particolari e numerose attribuzioni rispetto a quelle di altre federazioni, come si evidenzia dalla lettura dell'art. 3 dello Statuto.

La particolarità di tali disposizioni è dettata dalla complessa struttura della Federazione, differente rispetto a quelle che gestiscono altri sport, quali, ad esempio, quella del calcio, dove c'è un'unica specialità; il gioco del calcio, appunto, pur con la previsione di vari tipi di campionato, giovanili o meno, appare pur sempre caratterizzato da una sistematicità che lo caratterizza in tutte le sue forme. Il motociclismo, invece,

comprende tantissime discipline, completamente diverse tra loro, (ad oggi si contano oltre 23 diverse attività moto sportive), a cominciare dalle motoslitte o da campionati più noti come quelli di motocross, enduro e di tutte le discipline legate al motociclismo moderno.

Inoltre, rientrando tra i 5 certificatori in Italia per la valorizzazione e la conservazione del patrimonio storico del motociclismo, la Federazione dispone di un proprio registro storico, che ormai conta oltre 270.000 moto iscritte, che consente alle moto d'epoca iscritte di essere guidate su strada ed anche di fruire di agevolazioni fiscali, oltre che di tariffe agevolate per quanto riguarda la circolazione e l'assicurazione per la responsabilità civile.

Sempre ai sensi del citato art. 3 dello Statuto, la Federazione ha altre declinazioni, come il mototurismo, che trova in un Paese come l'Italia ampie opportunità di svolgimento, anche attraverso la promozione, l'organizzazione e la gestione di raduni e attività amatoriali non agonistiche.

Tra le diverse attività federali vi è inoltre la promozione della diffusione dell'educazione stradale, anche attraverso l'organizzazione di corsi di formazione e aggiornamento per tecnici ed insegnanti di scuole di ogni ordine e grado, dove la Federazione è spesso presente per indicare i corretti comportamenti da tenere e tutti gli accorgimenti possibili e immaginabili circa la sicurezza, nonché promuove la disciplina sportiva e collabora per il perseguimento delle finalità statutarie con l'industria motociclistica e con quella costruttrice di accessori.

La Federazione promuove ed attua, inoltre, attività di protezione civile, in quanto iscritta nell'Elenco Centrale delle Organizzazioni di Volontariato di Protezione Civile, e si è adoperata attivamente in varie circostanze come, ad esempio, durante la famosa nevicata di circa 15 anni fa, quando intervenne, con le motoslitte, per aiutare i vigili del fuoco ad arrivare in località che erano diventate irraggiungibili con i loro mezzi per portare soccorso, medicinali e viveri.

La Federazione ricopre un importante ruolo nel panorama sportivo nazionale, in cui il motociclismo riveste un ruolo veramente importante anche grazie ai risultati che la Federazione Motociclistica Italiana, con i suoi piloti, ha raggiunto negli anni, trattandosi di una delle federazioni più blasonate, se non la più blasonata; infatti, nel Motomondiale ha raggiunto 81 titoli, contro i 57 della Spagna e i 45 della Gran Bretagna. Negli anni la Federazione ha vinto tantissimo, a cominciare dalla Sei Giorni Internazionale di Enduro e, sempre nel 2020, il Motocross delle Nazioni, da ricordare anche per la peculiarità di essere sport di squadra, meno frequenti nel motociclismo.

Il motociclismo è molto importante anche dal punto di vista economico, sia per quanto riguarda la produzione di moto, con aziende come *Ducati*, *Aprilia*, *Betamoto*, *KTM* e tante altre, ma anche per tutto l'indotto che genera, tra cui quello legato alle professioni. Tantissime sono le professionalità al servizio di questo mondo e moltissimi sono gli italiani che eccellono, non solo come piloti, essendo ben 8 ad oggi solo in *MotoGP*, ma anche come meccanici o team manager.

In conclusione, si evidenzia il rilievo del motociclismo italiano in tutte le sue declinazioni ed in particolare per i giovani, verso i quali la Federazione è impegnata per la conservazione e diffusione del patrimonio sportivo. Infatti, da diversi anni sono numerosi i tentativi di invogliare questi ultimi ad entrare nel mondo motociclistico, offrendo loro l'opportunità di provare in maniera completamente gratuita l'abbigliamento, l'utilizzo delle piste che, tra l'altro, sono anche in numero limitato sul territorio nazionale, cercando in tal modo di superare l'ostacolo degli elevati costi che questo sport, a differenza di altri, come il calcio, impone a chi voglia praticarlo. Attraverso questi strumenti la Federazione auspica che sempre più giovani ed appassionati possano coltivare la passione ed accedere a quelle che sono le competizioni maggiori, a partire dai campionati provinciali, regionali e nazionali.

#### 4. La ricerca del talento in pista ed in azienda

Nel mondo dello sport il "talento" sia un tema di primario interesse nello svolgimento delle attività sportive agonistiche ma, al tempo stesso, come questo risulti essere un concetto spesso di difficile interpretazione, soprattutto nella declinazione che fa sì che questo possa tradursi in risultati. In generale il talento può essere definito come una dote naturale, posseduta dall'individuo, un dono, una capacità, una predisposizione individuale innata; quindi, è sicuramente una caratteristica fondamentale che devono avere tutti gli atleti che vogliono raggiungere un risultato e, quindi, sicuramente anche tutti i piloti, soprattutto per chi punta alla vittoria di un titolo mondiale.

Il talento non è da solo sufficiente per poter vincere; infatti, non pare essere importante solo se un individuo riesca o meno a portare al limite la moto, ma risultano altrettanto fondamentali le caratteristiche personali e caratteriali che ciascun atleta deve possedere per riuscire ad essere campione.

Sicuramente l'elemento più importante, sia per il pilota che per la scuderia di appartenenza, è raggiungere gli obiettivi che vengono prefissati; infatti, Ducati, come emblema del motociclismo italiano e mondiale, deve sempre puntare a vincere il campionato del mondo piloti e costruttori e per fare questo il puro talento non basta. Appaiono, infatti, di altrettanta importanza elementi caratteriali come la determinazione, la voglia di raggiungere gli obiettivi ad ogni costo.

Il puro talento, come viene generalmente inteso, è una qualità che si riesce a vedere già nei giovani piloti. L'Italia, e nello specifico "Ducati Corse", è sempre stata in prima linea nell'individuare e far crescere giovani campioni, ad esempio, in tempi recenti, Francesco Bagnaia che è riuscito nel 2022 a raggiungere il massimo traguardo nella categoria di appartenenza, proclamandosi campione del mondo di *MotoGP*.<sup>2</sup> Al tempo stesso, appare di centrale importanza ricordare come il lavoro svolto da Ducati non si limita nell'aver formato il recente campione del mondo ma va oltre, vantando tantissimi altri talenti che adesso sono nella *team* ufficiale, o comunque nei *team* satellite.

---

<sup>2</sup> Si sottolinea come nelle more della pubblicazione dei presenti scritti il pilota Francesco Bagnaia abbia conseguito il secondo titolo mondiale consecutivo con il Team Ducati nella classe MotoGP.

Trattando il tema del talento è altresì importante, come già sottolineato, soffermarsi sulla crescita non solo tecnica e di guida, ma soprattutto personale e caratteriale dei piloti. Infatti, lavorare con un pilota non solo talentuoso, ma già maturo è sicuramente molto più complicato, soprattutto nello stringere quel legame di fiducia che è fondamentale per poter vincere. Parlando dell'esperienza della Ducati, si sottolinea come nell'ottica di vittoria del campionato mondiale di motorsport, sarebbe di primario interesse riuscire ad avere un *team* Ducati già nei campionati minori, così da far crescere in contemporanea sia il team che il pilota. Infatti, se il *team* inizia già dai campionati minori a lavorare a stretto contatto con il giovane pilota è più facile ottenere quei vantaggi, come la fiducia reciproca, necessari per poter vincere con minore difficoltà.

Quando si parla di talento, e della sua necessità, ma non sufficienza per poter ottenere i risultati, si fa riferimento non solo al pilota ma a tutto il *team*, soprattutto nell'ambito di ricerca e sviluppo della moto. Infatti, oggigiorno, la moto è ormai suddivisa in sottosettori, il motore, il telaio, l'elettronica, e per poter vincere serve la giusta commistione tra tutti questi tre aspetti. Molto spesso, per ottenere un ottimo compromesso bisogna fare in maniera che, per esempio, il motorista accetti delle idee diverse dalle sue, presentategli da coloro che sviluppano il telaio oppure dai professionisti che si occupano della parte elettronica. Di conseguenza il mero talento dei componenti del *team* non è sufficiente, ma serve altresì comprensione, la capacità di capire gli altri e di scendere a compromessi per il bene di tutti quanti.

L'elemento di massima importanza, non solo nel mondo del motorsport ma anche in tutti i contesti aziendali, è proprio il lavoro di gruppo e per poter fare questo bisogna conoscere bene i propri colleghi, instaurare un rapporto non solo professionale ma di reciproca fiducia e rispetto, bisogna comprendere che si vince e si perde tutti insieme. Di centrale importanza appare, quindi, anteporre il bene del team all'interesse personale; quest'ultimo è sicuramente l'elemento più importante per il successo, comprendere chi collabora con noi, cercando di trovare dei punti di contatto e dei compromessi.

## 5. La sicurezza in pista

La sicurezza in pista rappresenta un tema centrale nel mondo degli sport ad alto rischio come quelli motoristici, in cui in passato le prime linee di protezioni erano molto vicine al manto della pista e si basavano molto sull'utilizzo delle cosiddette "balle di paglia".

Per meglio inquadrare la situazione si evidenzia come alcuni decenni fa in Italia la situazione era completamente diversa rispetto ad altre realtà come, ad esempio, gli Stati Uniti d'America dove erano presenti nelle piste balle di paglia composte con una quantità del suddetto materiale pari a quelle predisposte nelle piste italiane ma, allo stesso tempo, in numero estremamente inferiore; infatti, con la stessa quantità di paglia che in Italia veniva utilizzata per la creazione di tre protezioni, le piste americane ne strutturavano una singola, con la conseguenza che un eventuale urto contro la stessa risultava molto più dannoso e pericoloso.

Questo esempio mette in evidenza come fosse da tempo necessario introdurre standard comuni di protezione per i piloti, tra cui quelli riguardanti la composizione del materiale e la sua adozione in maniera uniforme all'interno di tutto il circuito delle competizioni e non differenti tra le varie piste.

Nell'ottica di omologazione è risultato fondamentale il lavoro svolto dalla Federazione che, dettando un progressivo ampliamento delle protezioni e delle "vie di fuga" delle piste, ha innalzando il livello di sicurezza e, conseguentemente, ridotto i rischi di incidenti pericolosi per i piloti, nonostante la velocità dei veicoli continui ad aumentare.

Il tema della sicurezza riguarda non solo le piste, ma anche gli strumenti utilizzati dai piloti come i caschi e le tute. Grazie a degli studi di settore si è potuto osservare come ciascun casco abbia un comportamento differente in caso di urto, talvolta con sensibili divergenze in relazione allo stesso casco, ma prodotto in nazioni diverse. L'omologazione dei caschi, lasciata nelle mani e nella discrezionalità dei produttori e delle differenti politiche nazionali, non permetteva di innalzare il livello di sicurezza delle attività motociclistiche sicché, la Federazione ha iniziato ad introdurre delle regole sempre più stringenti in materia fino a giungere alla predisposizione di un'omologazione federale che tutti i piloti e i *team* devono rispettare, appositamente controllata da un ente ad esso adibito.

Di particolare interesse appaiono le operazioni che la Federazione e i gestori delle piste, attuano a seguito del verificarsi di un sinistro. Spesso, infatti, risulta particolarmente complicato capire le cause e, conseguentemente, attivarsi per incrementare le protezioni; per esempio può capitare che per incrementare uno spazio di fuga, sia necessario lavorare in un punto dove magari nei pressi sono presenti degli alberi oppure dei beni immobili che non sono facili da eliminare o sostituire, inoltre, risulta complicato ottenere i permessi di ampliamento necessari per poter modificare la pista e renderla maggiormente sicura per i piloti e gli addetti ai lavori.

Figura particolarmente importante, in questi casi, è il *FM Safety* ovvero colui che presta attività di interlocuzione tra piloti, circuito e la Federazione stessa, che si occupa di capire quali sono state le problematiche che hanno portato all'incidente e come intervenire per risolverlo. L'incarico di *FM Safety* rappresenta un compito particolarmente difficile da svolgere, soprattutto perché non sempre la Federazione e i gestori delle singole piste sono sintonizzati verso lo stesso traguardo; appare, quindi, necessaria una progressiva collaborazione tra tutti i soggetti competenti per poter giungere ad un livello di sicurezza tale da ridurre il più possibile i rischi di incidenti.

## 6. Diritti e doveri nelle carte federali e le peculiarità della FIM

Nell'ambito di esercizio della giustizia sportiva risulta fondamentale inquadrare i principi e valori peculiari e tipici dell'ordinamento sportivo per tutelare i quali sono poste delle regole funzionali a conservare la genuinità del risultato sportivo e che ogni federazione tenta di declinare in maniera naturale sulle proprie discipline. In questo senso la FMI rappresenta una delle Federazioni che segnala maggiore sensibilità ed è

una delle poche che prevede due tipi di illecito: la frode sportiva e l'illecito sportivo. Infatti *“Nell’individuazione dei comportamenti non corretti, la FMI ha adottato un criterio di maggior perentorietà, che pare essere pienamente legittima e condivisibile e, quindi, nel definire l’irregolarità denominata “frode sportiva” viene in rilievo non solo il tentativo di alterare una determinata gara, ma, anche il tentativo di parteciparvi senza avere i requisiti richiesti, o presentando un mezzo non conforme alle regole previste per quella competizione; la condotta irregolare posta in essere attraverso lo strumento, concorre infatti a determinare un’irregolarità nel risultato sportivo con l’ulteriore conseguenza di condizionare il principio dell’omologazione del risultato. Concentrando allora l’attenzione sul risultato sportivo, è bene evidenziare il duplice valore che lo stesso esprime: da un lato è fonte di motivazione ed emozione per gli spettatori, ma dall’altro ha anche un valore amministrativo, dato dalla sua omologazione, ossia dalla verifica che la vittoria dell’atleta o del pilota che per primo ha raggiunto il traguardo sia avvenuta nel pieno rispetto delle regole. Tale accertamento non sempre può essere fatto preventivamente e solo successivamente all’omologazione il risultato sportivo può dirsi definitivo. Un’ultima espressione del sistema federale è il patto, cosiddetto di solidarietà, che la Federazione stringe con tutti i propri tesserati affinché contribuiscano a garantire la correttezza dell’ambiente sportivo. Questo meccanismo, da un lato, presuppone dunque un’alleanza, dall’altro rappresenta un onere che grava su ciascun tesserato. Tutti i tesserati, infatti, in quanto parte del sistema, sono tenuti al rispetto dell’obbligo di denuncia, ossia all’obbligo di informarne senza indugio la Procura federale quando, pur non coinvolti, abbiano contezza di un’eventuale irregolarità commesso da altri [...]. In questo, la FMI si distingue da altre Federazioni perché, in modo molto puntuale, individua sia il minimo che il massimo edittale della conseguente sanzione, altre Federazioni prevedono soltanto il minimo, lasciando ampia discrezionalità di modulazione in base al caso di specie”*.<sup>3</sup>

## **7. L’arbitrato: una opportunità per l’autonomia dell’ordinamento sportivo motociclistico**

Partendo dalla regola base dell'ordinamento sportivo italiano, che è il principio di lealtà sportiva, individuabile nell'articolo 29 dello Statuto della Federazione motociclistica italiana, si sottolinea l'importanza del perseguimento del fine di ottenere il rispetto delle norme e l'osservanza dei principi centrali, come la tutela della lealtà.

La lealtà non è definibile solo come la buona fede civilistica, ma si presenta, altresì, come un'obbligazione atipica a sé stante, riflettendosi sulla tipicità delle sanzioni. Infatti, tutto ciò che viola la realtà, e nello specifico l'ordinamento sportivo, è sanzionabile. Appare chiara, quindi, l'esigenza di dotare il sistema sportivo anche di una giustizia “tagliata su misura” che possa trovare quegli elementi a lei maggiormente consoni per garantire una piena efficacia del sistema.

---

<sup>3</sup> Per opportunità di trattazione si riporta un estratto dell’articolo del Prof. Paco D’Onofrio, *Diritti e Doveri nelle Carte Federali* pubblicato sulla Rivista *Diritto dello Sport*, 2023, 4 (2), pp. 27-28 in cui il relatore ha svolto un lavoro di ulteriore ricerca e approfondimento dei temi trattati nel Convegno, che hanno trovato spazio e specificazione nella sede di pubblicazione.

L'arbitrato si presenta come un'appropriata soluzione a questo dilemma; infatti, lo stesso nasce da un atto di volontà delle parti, le quali si assoggettano volontariamente alle regole del gruppo. Ed ecco che il tesserato e l'affiliato entrano non solo nella Federazione ma anche nel sistema normativo che prevede l'arbitrato.

Nel sistema dell'arbitrato, uno degli elementi maggiormente importanti è sicuramente la libera individuazione del giudice, con il chiaro intento non di selezionare un giudice di parte ma, all'opposto, di individuare una figura dotata di professionalità nel settore e, quindi, specializzato. L'arbitrato, inoltre, porta ad una pronuncia (il lodo arbitrale) che ha, per l'ordinamento giuridico, una valenza pari a quella di una sentenza.

Ma nell'ordinamento sportivo italiano che ruolo ha l'arbitrato? Oggi l'uso che ne viene fatto è limitato alle controversie economiche, ad esempio, il rapporto di lavoro, che rientra a pieno titolo nelle controversie patrimoniali e, infatti, lo Statuto della Federazione suggerisce l'inserimento di una clausola arbitrale nel contratto di lavoro stesso.

Occorre, quindi, una regolamentazione dell'arbitrato; non è prospettabile, infatti, una libera volontà delle parti e degli arbitri tale da inficiare l'operatività dello stesso in ambito sportivo, data la possibilità che si presentino delle impasse come, ad esempio, la mancata comparizione di un testimone in aula che potrebbe, in un arbitrato slegato dalle norme codicistiche, creare dei problemi di una certa rilevanza. Ecco che l'intervento del giudice, così come previsto dal codice di procedura civile, appare necessario.

Trattando il tema dell'arbitrato rituale, ovvero basato sulle regole dettate dal codice di procedura civile, l'articolo 39 dello Statuto FIM ne prevede un ottimo esempio; a differenza di altre Federazioni che, invece, hanno preferito un modello irrituale (ovvero non regolato dalle norme del codice di procedura civile), lo Statuto FIM descrive un procedimento arbitrare caratterizzato dalla presenza di tre giudici, nonché di un lodo auto-esecutivo, ovvero incentrato sull'immediata esecuzione delle misure ivi contenute, tali da sanzionare coloro che hanno trasgredito le regole, così da ristabilire la regolarità della competizione. Il modello così descritto si presenta come un ottimo esempio di arbitrato che, tuttavia, necessita di una rivisitazione a fronte della riforma dell'arbitrato appena entrata in vigore, che ha portato varie novità, ad esempio la possibilità di ricorrere ai provvedimenti cautelari immediatamente esecutivi.

L'arbitrato non appare di centrale importanza solo in ambito nazionale ma, altresì, anche nel panorama internazionale. Infatti, il Tribunale arbitrale internazionale dello sport di Losanna (TAS), la massima Corte Internazionale del mondo sportivo, è a tutti gli effetti un arbitrato formato da giudici scelti dalle parti.

La presenza, nel panorama mondiale, di un'unica Corte appare estremamente funzionale in quanto permette di garantire l'uniforme ed eguale interpretazione delle regole sportive, e della relativa lealtà.

Infatti, il TAS di Losanna, si occupa di tutte le controversie sportive, indipendentemente dalla materia dalla quale queste traggono origine (*"related all connected to sport"*, ossia qualunque controversia connessa allo sport).

Affrontando il tema delle controversie sportive in ambito internazionale, appare di centrale rilievo sottolineare i percorsi che portano queste ultime, nate per esempio in contesti nazionali, alla presenza del TAS; nello specifico l'ordinamento internazionale prevede due percorsi procedurali.

In primo luogo, il TAS può essere adito attraverso le Federazioni. L'articolo 5 dello Statuto della Federazione internazionale di motociclismo prevede che le “*Final decisions*” delle controversie che abbiano già percorso i gradini di giustizia sportiva interna, devono essere risolte di fronte alla Corte di Losanna. La decisione si presenta, quindi, come un lodo arbitrale che, a tutti gli effetti, produce effetti vincolanti per le parti e, in quanto frutto di arbitrato, può essere impugnato presso il giudice che ha sede ove è stata pronunciata la decisione, nel caso di specie il Tribunale Svizzero.

In secondo luogo, le controversie possono giungere di fronte al TAS di Losanna tramite l'autonomia contrattuale delle parti, ovvero mediante le clausole compromissorie presenti all'interno dei contratti.

Il TAS, in quanto organismo arbitrale, presenta degli incredibili vantaggi ma, al tempo stesso, delle problematiche che nel corso degli anni hanno portato ad importanti dibattiti; ad esempio, uno dei problemi maggiori è sicuramente quello concernente l'indipendenza dello stesso, nonché l'imparzialità dell'Ente che si occupa di nominare gli arbitri che vengono, poi, collocati all'interno della lista dalla quale attingere per la scelta dei giudici incaricati della risoluzione della singola controversia.

Il TAS nel corso del tempo è intervenuto in tal senso, rafforzando la propria posizione di indipendenza e di imparzialità nel panorama internazionale, nonché introducendo importanti regole procedurali volte ad incrementare le garanzie riconosciute alle parti, come ad esempio la pubblica udienza, riconosciuta sempre nel caso si tratti di procedimento avverso un provvedimento della Federazione, introdotta a seguito del caso *Pechstein*.