

**Sentenza n. 120/2015**

**Publicata in data 13 gennaio 2015**



**REPUBBLICA ITALIANA  
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO  
IL TRIBUNALE DI PALERMO**

*Terza Sezione Civile*

Nella persona della dott.ssa *Sebastiana Ciardo*, in funzione di Giudice monocratico, ha pronunciato la seguente

**SENTENZA**

nella causa iscritta al n° 10284 del Ruolo Generale degli Affari contenziosi civili dell'anno 2012

**TRA**

F. C. in proprio e n.q. di genitore esercente la potestà sulle figlie C. C. e C. D., elettivamente domiciliati a Palermo in c.so C. F. Aprile n. 165, presso lo studio dell'avv.to Giovanni Savigni, rappresentati e difesi dagli avv.ti Giampaolo Castiglione del foro di Padova e Antonio Olivo del foro di Venezia che li rappresentano e difendono per mandato in atti

**ATTORI**

**CONTRO**

~~Ustica snc s.p.a.~~ Ustica snc s.p.a. in persona del legale rappresentante *pro tempore*, elettivamente domiciliata a Palermo in Galletti n. 111 presso lo studio dell'avv.to Salvatore Emanuele, rappresentata e difesa dagli avv.ti Carlo Morace, Marco Morace e Guido Greco del foro di Napoli che la rappresentano e difendono per mandato in atti

**CONVENUTA**

**E**

Presidenza del Consiglio dei Ministri, in persona del Presidente *pro tempore*, Commissario Delegato per lo svolgimento del Grande Evento "Preregata della Trentaduesima Coppa America" e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona

dei rispettivi legali *pro tempore*, elettivamente domiciliato a Palermo presso gli uffici dell'Avvocatura distrettuale dello Stato che li difende *ex lege*

TERZI CHIAMATI

**Conclusioni delle parti:** *come da verbale dell'udienza di precisazione delle conclusioni del 10 novembre 2014 e da fogli al medesimo allegati.*

~~~~~  
MOTIVI DELLA DECISIONE

L'attrice, in proprio e n.q. di genitore esercente la potestà alle figlie minori C C. e C. D., premettendo di essere rimasta vittima, in data 7 agosto 2008, del gravissimo incidente alla medesima occorso mentre viaggiava in qualità di trasportata sull'aliscafo "Ettore M", nel tratto Favignana – Trapani, in conseguenza dell'imprudente manovra posta in essere dal comandante dell'imbarcazione il quale urtava violentemente la barriera frangiflutti collocata all'ingresso del porto di Trapani, conveniva in giudizio la società armatrice del mezzo, ~~Usiss Lines~~ s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, invocando la responsabilità contrattuale ai sensi del combinato disposto degli artt. 1681 c.c. e 409 Cod. Nav.

Così concludeva: accertarsi e dichiararsi, per le causali indicate in premessa, che la responsabilità del sinistro in oggetto è da addebitarsi esclusivamente alla ~~Usiss Lines~~ s.p.a., quale proprietaria dell'aliscafo "Ettore M"; conseguentemente, condannarsi ~~Usiss Lines~~ s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, al risarcimento dei danni patiti dalle attrici a causa del sinistro *de quo* ed alla refusione dei costi afferenti il procedimento di ATP avanti al Tribunale di Trapani, dettagliatamente descritti e quantificati nella complessiva somma di euro 4.06040,20, (comprensiva della somma pari ad euro 200.000,00 per ciascuno dei figli, a titolo di danno patrimoniale e non patrimoniale), detratto l'acconto già corrisposto, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria dall'evento al soddisfo; in subordine, nel caso di accertasse la responsabilità del sinistro integralmente o concorsualmente alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Commissario Delegato, condannare i medesimi enti in solido tra loro o in solido con l'~~Usiss Lines~~ s.p.a., accertando in questo secondo caso il grado di responsabilità, al risarcimento dei danni patiti dalle attrici, come sopra quantificati, con condanna alle spese di lite, compreso le spese per l'ATP e quelle per il reclamo in corso di causa.

Si costituiva in giudizio l'~~Ustica Lines~~ s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, la quale contestava i fatti, gli addebiti e la quantificazione dei danni; individuava le cause dell'incaglio dell'aliscafo "Ettore M" all'inadeguatezza del fanale verde posto all'ingresso del porto di Trapani non conforme alla normativa AISM-AIA che avrebbe indotto in confusione il comandante dell'imbarcazione; chiedeva di chiamare in causa il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in proprio e nella qualità di ente successore dell'Autorità portuale di Trapani, posta in liquidazione nel 2007, e la Presidenza del Consiglio dei Ministri, quale Commissario delegato per il grande evento relativo allo svolgimento della pre-regata della XXXII coppa America, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro tempore*, e così concludeva: in via preliminare, accertare e dichiarare, con riferimento alla domanda spiegata dalle minori C. C. e C. D., la carenza di legittimazione passiva della convenuta e di legittimazione attiva delle attrici; nel merito, rigettare le domande di parte attrice proposte perché del tutto infondate e non provate, sia sotto il profilo dell'*an debeatur* sia sotto il profilo del *quantum debeatur*; in via subordinata, accertare e dichiarare che il sinistro per cui è causa, se provato, è imputabile, in tutto o in parte, a caso fortuito, forza maggiore e/o a fatto del terzo ovvero a responsabilità dell'Autorità Portuale di Trapani – Ente in liquidazione (e pertanto, vista l'intervenuta liquidazione dell'ente successore) e/o del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e/o della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Commissario delegato per il grande evento relativo allo svolgimento della pre-regata della XXXII coppa America, ciascuno per quanto di propria spettanza e, per l'effetto, condannare detti enti, singolarmente e/o in solido tra loro, a manlevare o, comunque, a tenere indenne l'~~Ustica Lines~~ s.p.a di quanto essa dovesse essere eventualmente condannata a pagare all'attrice per i danni dalla stessa asseritamente subiti in seguito all'incaglio dell'aliscafo "Ettore M" contro la barriera frangiflutti del porto di Trapani avvenuto in data 7.8.2008; in via ulteriormente subordinata, nel caso in cui si dovessero ritenere fondate le domande di parte attrice, ridurre l'importo dovuto tenuto conto del concorso causale delle condotte dei terzi chiamati e della stessa attrice nonché dell'importo di euro 200.000,00 già versato dalla Ustica Lines s.p.a., in ottemperanza all'ordinanza ex art. 700 c.p.c. emessa in corso di causa, con vittoria delle spese di lite.

Si costituivano nel giudizio la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Commissario Delegato e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona dei rispettivi Ministri e legali rappresentanti *pro tempore*, che, preliminarmente, eccepivano il difetto di legittimazione passiva; nel merito, contestavano la domanda di manleva e la

dedotta imputabilità dell'evento al malfunzionamento del fanale verde invocando, di contro, la esclusiva responsabilità del sinistro riferibile alla condotta imprudente ed imperita del comandante G. B., giusti esiti dell'inchiesta amministrativa disposta dalla Capitaneria di Porto e del procedimento penale, conclusosi con la condanna dell'imputato a seguito di patteggiamento, e così concludevano: ritenere e dichiarare il difetto di legittimazione passiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, e del Commissario delegato per il grande evento; in subordine, rigettare tutte le domande formulate dall'USSSSSSSSSS.p.s. siccome palesemente infondate in fatto e in diritto, con vittoria delle spese di lite.

~~~~~

**❖ Dinamica del sinistro**

L'attrice, in proprio e n.q., agisce nel giudizio al fine di ottenere il risarcimento dei danni dalla medesima patiti, e dalle figlie quali vittime secondarie dell'illecito, in conseguenza dell'incidente accaduto durante la navigazione sull'aliscafo "Ettore M.", di proprietà dell'USSSSSSSSSS, nel tratto Favignana – Trapani, nella giornata del 7 agosto 2008, alle ore 21,00 circa.

I fatti e la responsabilità del sinistro vengono ricostruiti attraverso tutti gli atti prodotti ritualmente dalle parti – segnatamente, inchiesta amministrativa condotta dalla Capitaneria di porto di Trapani nell'immediatezza dell'evento, indagini e consulenze disposte dalla Procura della Repubblica di Trapani, le consulenze di parte, le ctu disposte in sede di ATP e nell'ambito dei giudizi civili nn. 2498/2010 e 1816/2010 pendenti davanti al Tribunale di Trapani, a firma rispettivamente del cap. Aberto Genovese e ing. G. Paolo Galuppo, iscritti nel ruolo dei periti ed esperti navali – che vengono ritenuti dal Tribunale pienamente utilizzabili quali prove atipiche.

In proposito deve, infatti, premettersi che la stessa giurisprudenza, in tema di prove acquisite nell'ambito dei procedimenti penali qualificate come "prove atipiche", ne sancisce l'utilizzabilità in sede di processo civile: *"il giudice di merito può utilizzare, in mancanza di qualsiasi divieto di legge, anche prove raccolte in un diverso giudizio fra le stesse o anche fra altre parti, come qualsiasi altra produzione delle parti stesse, e può quindi trarre elementi di convincimento ed anche attribuire valore di prova esclusiva ad una perizia disposta in sede penale, tanto più se essa sia stata predisposta in relazione ad un giudizio avente ad oggetto una situazione di fatto rilevante in entrambi i processi"* (Cass. 16 maggio 2006 n° 11426).

Ed inoltre, sono pienamente utilizzabili, non solo tutte le dichiarazioni rese dalle persone informate su fatti, sentiti nell'immediatezza dall'autorità giudiziaria nel corso delle indagini penali, ma anche le consulenze prodotte da ~~SSSSSSSS~~, espletate nel pieno contraddittorio di tutte le parti di questo giudizio, che hanno avuto modo di partecipare alle operazioni peritali con propri consulenti di parte (si vedano verbali allegati alle ctu).

Tanto premesso, deve dirsi acclarata la dinamica dell'evento alla luce della copiosa documentazione versata.

In particolare, risulta che la sera del 7 agosto 2008, l'aliscafo ~~'SSSSSS'~~, in navigazione di linea per trasporto passeggeri sulla tratta Trapani-Favignana-Levanzo-Trapani, proveniente dalla scalo di Levanzo, mentre si accingeva a fare ingresso nel porto di Trapani, ancora in navigazione sulle ali e ad una velocità tra 34 - 35 nodi, procedendo con una rotta tra 067° e 065°, urtava la scogliera della diga foranea di sottoflutto del porto e si incagliava sulla stessa a circa 5m dal fanale verde ivi ubicato.

In conseguenza del violento urto, alcuni passeggeri (circa 90) tra cui l'attrice, rimanevano feriti oltre ad alcuni membri dell'equipaggio.

Quella sera le condizioni metereologiche e del mare erano buone, risultava solo un elevato tasso di umidità e bagliori intensi sullo sfondo del porto a cause delle luci e delle luminarie per i festeggiamenti del Santo Patrono della città, circostanza che potrebbe avere reso meno visibili le segnalazioni dei fanali – rosso e verde – posizionati per l'individuazione dell'ingresso del porto.

#### ❖ Cause dell'evento

La ricostruzione della dinamica induce ad una prima importante valutazione della condotta del comandante dell'aliscafo, ritenuto responsabile del sinistro, sia dall'autorità amministrativa sia dall'autorità penale, per avere tenuto nell'occorso una condotta negligente, imprudente ed imperita per non avere adottato *una velocità di sicurezza ai sensi della Reg. 6 della COLREG '72, con l'aggravante che ciò è avvenuto in una zona configurabile come "passo ristretto" ai sensi del reg. 9 della stessa COLREG '72, mantenendo una velocità eccessiva (34-35 nodi) in relazione alle concrete circostanze di tempo e di luogo: avvicinamento ad un passo ristretto (imboccatura portuale) e per di più in condizioni di visibilità limitata (ore notturne) e con la presenza di luci di sfondo particolarmente intense. Per di più, pur disponendo di personale ed ausili alla navigazione che avrebbero potuto segnalargli tempestivamente la reale posizione dell'unità rispetto alle ostruzioni portuali, questi non risultano essere stati adeguatamente utilizzati* (si veda

conclusione del rapporto riassuntivo della Capitaneria di Porto pag. 15 – doc. n. 31 produzione parte attrice).

Il procedimento penale si è parimenti concluso con l'affermazione della responsabilità del comandante Giuseppe Banano, condannato con sentenza di patteggiamento n. 201/2009, ad anni 1 e 6 mesi di reclusione per i reati di cui agli artt. 428 c.p. in relazione all'art. 449 commi I e II c.p. e 590 c.p.

Siffatti esiti, seppur non vincolanti nel giudizio civile avente ad oggetto il risarcimento del danno patito dai passeggeri dell'aliscafo, certamente costituiscono importanti elementi di valutazione al fine di ricostruire la condotta imprudente del comandante dell'imbarcazione, indubbiamente all'origine dell'incidente.

In particolare, la condotta del comandante deve ritenersi connotata da colpa sulla base delle seguenti violazioni di norme di prudenza e perizia che possono così sintetizzarsi:

a) elevata velocità ovvero mancata riduzione della velocità di crociera in prossimità dell'ingresso del porto, in una zona di mare denominata "passo ristretto";

b) navigazione sulle ali anche dopo l'imboccatura del porto omettendo di passare, già subito dopo il superamento del fanale rosso, alla navigazione in dislocamento;

c) scelta di una rotta più rischiosa e che non ha consentito una perfetta visibilità dei dispositivi luminosi e una perfetta manovrabilità dell'aliscafo.

a) In ordine al primo addebito, costituisce sicuramente condotta altamente imprudente ed imperita quella di avere mantenuto una velocità di navigazione pressoché invariata, 34 -35 nodi, anche dopo aver superato il fanale proiettante luce rossa collocato sulla sinistra, delimitante a testata di prolungamento del molo della Colombaia, che indica l'ingresso del "passo ristretto".

Tale circostanza è confermata da tutti gli atti di causa e mai contestata dalle parti.

Significative, a riguardo, sono le dichiarazioni rese da alcuni passeggeri e da qualche membro dell'equipaggio, sentiti nel corso delle indagini: *"ho notato che il mezzo andava molto veloce benché fossimo vicinissimi al porto, avendo visto passare la luce rossa, quindi la banchina ed immediatamente dopo è avvenuto l'impatto"* (C. C.); *"Dopo un po', partendo da Levanzo, abbiamo notato tutte e due la luce rossa ed entrambi ci siamo sorpresi perché l'aliscafo non accennava alla diminuzione di velocità. L'aliscafo manteneva la stessa velocità ed a me e mio cugino la stessa appariva eccessiva perché avevano già avvistato il porto. Dopo che l'aliscafo ha superato la luce rossa vi è stata una brusca virata verso sinistra e quindi subito dopo l'impatto"* (L.); *"Mi ero girato verso il lato sinistro e dall'oblò ho visto passare le luci della colombaia e subito dopo la zona*

*scura che segnano i frangiflutti del molo foraneo di ponente del porto di Trapani e subito dopo il fanale rosso di entrata del porto. Conoscendo l'entrata ho notato che non vi è stata alcuna virata ma la rotta seguita dal Comandante era dritta senza alcuna deviazione. Di ciò ho avuto la percezione per esperienza maturata essendo comandante di una unità navale. Ho perfettamente colto lo stato di pericolo, tenuto conto del fatto che avevamo già superato il fanale rosso e non era intervenuta alcuna manovra di virata né era stata ridotta la velocità. Mi sono allarmato anche perché conosco la difficoltà di entrata in questo porto, poiché quest'ultimo ha una entrata angusta. Per esperienza so che appena vista la luce rossa è necessario accostare immediatamente, cosa che nella fattispecie non è avvenuta essendo il mezzo andato dritto" (C.).*

Queste ultime dichiarazioni sono particolarmente rilevanti nella ricostruzione della dinamica e degli attimi precedenti l'impatto non solo perché provenienti da un soggetto avente particolare esperienza in materia di navigazione ma anche perché descrittive di tutti i profili di negligenza imputabili alla condotta del c.te B.: quello dell'elevata velocità e dell'errata manovra, addebiti entrambi riconosciuti anche dal Giudice penale nella sentenza di condanna.

Il fattore "velocità" deve ritenersi abbia avuto una portata determinante nell'accadimento dell'evento tant'è che ciò ha indotto le autorità marittime a modificare il regolamento del porto, dopo l'incidente, con previsione di un limite di velocità imposto alle imbarcazioni anche prima dell'imboccatura del porto (si veda allegato n. 16 della ctu a firma del cap. Genovese).

La condotta di Banano si è comunque posta in contrasto con il disposto dell'art. 14 del regolamento, vigente dall'anno 1966 ed ancora in vigore all'epoca del sinistro, che così testualmente recita: *"Nelle acque portuali le navi e i galleggianti in genere devono navigare con prudenza ed a velocità ridotta all'indispensabile per consentire la manovra. Gli aliscafi durante la manovra di entrata e di uscita dal porto debbono regolare la propria velocità in modo di percorrere lo specchio acque portuale compreso tra il pontile della Sanità ed il posto di ormeggio, a velocità non superiore a quattro nodi"*.

Indi, avendo l'aliscafo mantenuto una velocità di gran lunga superiore a quella di 4 nodi imposta all'imboccatura del porto, c.d. zona "A", ha tenuto una condotta altamente imprudente ed imperita, violando al contempo le regole in materia di velocità di sicurezza sancite dal regolamento Colreg '72.

Il nuovo regolamento, modificato proprio dopo i due gravi incidenti occorsi agli aliscafi Giorgione della società Siremar ed Ettore M., negli anni 2007 e 2008, sempre all'ingresso del porto di Trapani, ha introdotto una serie di obblighi per le imbarcazioni.

Suddividendo la zona in due aree: zona di sicurezza "A", esterna al porto di Trapani avente raggio di 0,5 miglia nautiche, centrato sul fanale rosso della diga foranea del porto; zona di sicurezza "B", esterna al porto di Trapani, avente raggio di 0,2 miglia nautiche, centrato sul fanale rosso della diga foranea del porto stesso.

In entrambe le due zone sono state imposte due regole fondamentali: procedere ad una velocità non superiore a 12 nodi, anche nella zona "A" nelle ore notturne e con scarsa visibilità e comunque navigare "in dislocamento", vale a dire non più su ali (si veda artt. 31 e 32 del nuovo regolamento - all. n. 16 ctu cap. Genovese).

b) Risulta dimostrato che dopo il superamento del fanale proiettante luce rossa, fino al momento dell'incaglio con la diga foranea l'aliscafo ha continuato a viaggiare sulle ali, favorendo un impatto "in salita" sulla scogliera sì da evitare una collisione frontale contro i massi del frangiflutti.

Rileva sul punto il ctu Ing. Galuppo con valutazione condivisibile: *"Dai tracciati AIS e VTS risulta che la sera del 07 agosto 2008, durante la manovra di accostamento l'aliscafo, dopo avere lasciato a sinistra il fanale rosso, non ci sono state situazioni impreviste che possano avere condizionato o impegnato, distraendolo anche per un solo istante, il Comandante, per cui non si comprende il motivo perché Egli, anche in condizioni di scarsa visibilità del fanale verde (che comunque avrebbe dovuto aspettarsi di vederlo da un momento all'altro), abbia mantenuto invariata l'elevata velocità, navigando sulle ali, pur trovandosi in una zona di mare da considerare "passo ristretto", mentre avrebbe dovuto prudentemente navigare abbassato in dislocamento"* (pag. 31 della ctu), considerato che, peraltro, agli aliscafi occorre mediamente un tempo di circa 10-15 secondi, per passare dalla navigazione sulle ali con velocità di crociera intorno ai 35 nodi, alla navigazione in dislocamento con velocità di 7-8 nodi, tempo, nella specie, non più sufficiente a consentire la manovra di ingresso nel porto in sicurezza.

Anche in questo caso, l'aver mantenuto tale comportamento configura grave imprudenza ed integra illecito colposo.

c) Quanto alla rotta praticata quella sera dal c.te B., il consulente cap. Genovese, in contrasto con i rilievi dei periti della Procura della Repubblica, ha rilevato, all'esito di uno studio statistico sui tracciati estrapolati dal VTS inclusi nell'inchiesta sommaria, che la scelta di percorrere la rotta a sud dell'isola Formica, per poi puntare dritto sul porto di



Trapani con RV 065° con velocità di 35 nodi è quella comunemente praticata dalle unità veloci poiché, seppur più insidiosa, consente di avvistare tempestivamente le ostruzioni e di fare ingresso nel porto seguendo però una manovra di “accostata” ed allineamento all’imboccatura con RV Nord 0.00, con progressiva decelerazione fino a raggiungere una velocità di 4 nodi, all’ingresso del porto.

Così rileva il ctu con estrema perizia e competenza, all’esito di simulazione in mare con imbarcazione avente le medesime caratteristiche dell’aliscafo Ettore M.: *“Si capisce che la rotta 065° prima dell’arrivo alle ostruzioni prevede una progressiva decelerazione per assumere una velocità di sicurezza per poi prima del traverso al fanale Rosso della diga di sopraflutto iniziare la relativa accostata di allineamento all’imboccatura che è di RV Nord /0.00 per poi proseguire con rotte varie dentro il porto a velocità max 4 nodi. Tutto questo è stato verificato e confermato durante l’uscita in mare con mezzo equivalente Natalin M in data 2/7/2014 dove su richiesta del CTP ing. Romano della Ustica Lines si è proceduto alla prova di arresto del mezzo nautico dalla velocità di crociera di 35 nodi circa alla velocità assunta in dislocamento dall’unità (con ali immerse rilevata in uno spazio pari a circa 1 cable, ossia mt. 185,2. Da come si evince ella fig. 7 la distanza tra il punto di accostata ed il punto B punto di impatto misurato sulla carta risponde a 260 metri). Ciò significa che il Comandante superato il traverso del fanale rosso della diga di sopraflutto, era nei limiti massimi per poter arrestare il mezzo, ed oltre i limiti per poter fare l’accostata, tenendo conto anche che alla velocità di 35 nodi, 260 metri si percorrono in 14.4 secondi. Da come si evince dalla lettura degli atti depositati nelle varie inchieste, e dalle estrapolazioni delle rotte registrate dal VTS di Trapani viene evidenziato che, il Comandante ha mantenuto una rotta di 065° e inspiegabilmente non ha accostato al traverso del fanale Rosso posto sulla diga di sopraflutto per iniziare le attività di approntamento all’atterraggio, fasi che dovevano iniziare con graduale decelerazione fino a raggiungere una velocità di sicurezza del mezzo veloce per accostare ed assumere rotta Nord /00 ed entrare dentro le ostruzioni tra le due dighe regolandosi ovviamente con la velocità per stare sopravento e non scarrocciare a vento sopra le dighe, valutando anche una eventuale presenza di corrente marina per non andare alla deriva”* (si veda pag. 27 e 28 della ctu).

Siffatte condivisibili considerazioni e l’analisi dei singoli segmenti di addebito dianzi prospettati fondano la piena responsabilità del c.te dell’aliscafo per il sinistro provocato dalla sua imprudente condotta e per i relativi danni conseguenti all’incaglio, subiti dai passeggeri e dall’equipaggio.

La conclusione, avvalorata da tutti gli accertamenti peritali disposti in sede amministrativa e giudiziaria, postula la responsabilità contrattuale della società armatrice.

❖ **Concause dell'evento**

La società Ustica Lines, ipotizzando un concorso di cause esclusive o concorrenti con la condotta del comandante Banano, ha evocato in giudizio la Presidenza del Consiglio dei Ministri, n.q. di Commissario delegato per lo svolgimento del grande evento “pre-regata” della trentaduesima Coppa America, e il Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti, in proprio e n.q. di successore della estinta Autorità portuale di Trapani, proponendo domanda di manleva per il caso di condanna in tutto in parte, in ipotesi di ritenuto concorso di cause.

Le attrici, con memoria ex art. 183 comma VI n.1 c.p.c., hanno esteso le domande anche nei confronti delle terze chiamate chiedendo la condanna in via esclusiva o in solido, domande ancora reiterate in sede di precisazione delle conclusioni.

Le amministrazioni pubbliche, costituendosi in giudizio, sia davanti al Tribunale di Trapani sia con comparsa in riassunzione, hanno eccepito il proprio difetto di legittimazione passiva.

Prima di analizzare il merito dell'eccezione, è necessario esaminare nel dettaglio gli addebiti al fine di vagliare se e a quale amministrazioni, tra quelle evocate in giudizio, gli stessi possono essere imputati.

Le difese esposte da Ustica Lines annoverano tra le cause esclusive o principali del sinistro la collocazione del fanale verde, sulla diga foranea all'ingresso del porto ove si incagliò l'aliscafo, non conforme alla normativa AISM – IALA, il suo cattivo funzionamento che, unitamente ai bagliori del porto resi particolarmente intensi dalla festività del Santo patrono della città, avrebbero indotto in errore il c.te e causato l'impatto con la scogliera di frangiflutti.

Proprio le caratteristiche del predetto fanale e dei dispositivi luminosi hanno formato oggetto delle due consulenze espletate nel corso dei giudizi civili pendenti davanti al Tribunale di Trapani e gli esiti sono pienamente utilizzabili da questo Tribunale, perché i relativi accertamenti si sono svolti nel pieno contraddittorio delle parti, sono stati condotti da esperti della materia, iscritti all'albo dei periti navali, con dovizia di documentazione, analisi approfondite e simulazione in mare con imbarcazioni aventi caratteristiche similari all'aliscafo Ettore M.

Deve, in proposito, osservarsi che le relative risultanze, vale a dire la non conformità del fanale alla normativa di settore, è stata parimenti rilevata sia in sede

amministrativa sia dai consulenti della Procura della Repubblica, ancorché, in quella sede, tali difformità non sono state ritenute cause concorrenti rispetto al verificarsi del sinistro e, piuttosto, proprio la scarsa visibilità del fanale verde è stato ritenuto fattore aggravante delle responsabilità del c.te il quale, esperto e conoscitore del porto, avrebbe dovuto mantenere una condotta ancor più attenta e prudente nell'approssimarsi all'ingresso del porto.

Indi, in questa sede, non solo sarà necessario verificare il corretto funzionamento del fanale - collocato nel porto di Trapani dopo l'esecuzione dei lavori per la regata nell'anno 2005 – e la sua idoneità ad assolvere alla precipua funzione di prevenire i rischi di collisione, ma dovrà essere o meno vagliata l'incidenza eziologica di tale funzionalità sull'insieme delle cause che hanno determinato il sinistro per cui è causa.

Deve premettersi che i segnalatori luminosi, collocati a mare o sulla terra ferma assolvono la specifica funzione di indicare *la presenza di pericoli, ad aiutare a riconoscere la costa, ad indicare tramite allineamento la rotta corretta, ed in generale a fornire dei punti notevoli al navigante. Sono situati sulla costa, all'entrata dei porti, sulle dighe foranee, sui promontori, sugli scogli, sulle secche o galleggianti in mare;* devono essere, pertanto, facilmente visibili, riportati sulla carta e rispondere a caratteristiche comuni in guisa da essere riconoscibili da tutti i navigatori.

A riguardo, sono nate le associazioni non governative, denominate con acronimi A.I.S.M.- I.A.L.A. le cui convenzioni e raccomandazioni sono state sottoscritte da gran parte dei paesi del mondo, tra i quali l'Italia, aventi lo scopo appunto di uniformare le regole della navigazione, dei dispositivi di sicurezza e dei segnali luminosi (ad titolo di esempio, i fanali proiettanti luce verde vengono collocati a destra e quelli proiettanti luce rossa vengono collocati a sinistra, sistema uniforme in tutti i paesi della regione A, tra cui l'Europa).

Ora, dagli accertamenti peritali eseguiti dai consulenti è emerso che il fanale verde ubicato sul molo di sottoflutto ove avvenne l'incaglio, al momento dell'incidente, anche dopo la sua sostituzione a seguito dell'incidente all'aliscafo Giorgione, presentava tali anomalie:

a) altezza del fanale dalla sua sommità fino al livello del mare pari a metri 7,72, e non metri 17 come indicato nella carta nautica italiana n. 257 e come emergente dal successivo avviso ai naviganti, diffuso nell'anno 2011, nel quale l'informazione è risultata corretta;

b) la posizione del fanale troppo distante dall'estremità della scogliera, di circa 18 metri, in difformità da gran parte dei fanali collocati in altri porti (si vedano fotografie riportate a pag. 13 della ctu a firma del cap. Genovese);

c) la portata luminosa è risultata particolarmente ridotta, talché, a seguito della simulazione in mare, è risultata visibile non ad una distanza di 8 miglia, come erroneamente indicato nella carta nautica, ma ad una distanza notevolmente inferiore di appena 2,99 miglia, al pari del fanale rosso rilevabile ad una distanza di 2,87 miglia (si veda ctu citata pag. 14, ma anche ctu a firma dell'ing. Galuppo pag. 32).

Entrambi i consulenti concludono, con valutazione del tutto condivisibile, affermando che, alla luce dei rilievi eseguiti, il fanale verde all'epoca del sinistro, non era conforme alla normativa AISM – IALA ed inoltre *al tempo del sinistro non era visibile alla distanza indicata sulle carte nautiche e le sue reali caratteristiche dimensionali (7,79 metri) non erano conformi a quelle indicate sulle carte nautiche (17 metri), poi corrette come da relativo avviso ai naviganti n. 18.4 del 21.09.2011 a 7 metri riferito all'altezza del livello medio del mare* (pag. 15 ctu cap. Genovese).

Indi, accertata la predetta difformità si tratta di verificare se e in quale misura tali caratteristiche del dispositivo luminoso abbiano o meno potuto assumere portata causale nella verifica dell'evento, anche in misura concorrente rispetto alla condotta del c.te.

In altri termini, in questa sede deve accertarsi se, presupposta mentalmente la condotta doverosa omessa, vale a dire la perfetta conformità del fanale verde alle caratteristiche di funzionalità descritte dai periti, l'evento si sarebbe ugualmente verificato.

Deve premettersi che, vertendosi nella materia della causalità di matrice "civilistica", l'accertamento non può non individuare la serie causale che si pone quale antecedente comunque rilevante nella produzione dell'evento, della specie di quello effettivamente ed in concreto accaduto.

Giova, rammentare, in tema di causalità omissiva, che il giudice è tenuto a verificare se l'evento, nella specie la violenta collisione, non sarebbe accaduto o non sarebbe accaduto con quelle modalità, qualora fosse stato posto in essere il comportamento doveroso preteso secondo parametri che riposano su standard di "certezza probalistica", vigente nella materia civile.

Orbene, nella cornice tratteggiata, è necessario chiarire quale debba essere il criterio alla stregua del quale accertare la sussistenza del nesso causale tra le diverse condotte e l'evento.

Anche sul punto sono numerose le pronunce della giurisprudenza di legittimità, soprattutto nella materia della responsabilità medica, che, di recente ha però chiarito, che all'autore del fatto illecito vengono imputate le conseguenze che "normalmente" discendono dal suo atto, a meno che non sia intervenuto un nuovo fatto rispetto al quale egli non ha il dovere o la possibilità di agire (la cd. teoria della regolarità causale e del *novus actus interveniens*).

“In questo modo, il nesso causale diviene la misura della relazione probabilistica concreta (e svincolata da ogni riferimento soggettivo) tra comportamento e fatto dannoso (quel comportamento e quel fatto dannoso) da ricostruirsi anche sulla base dello scopo della norma violata, mentre tutto ciò che attiene alla sfera dei doveri di avvedutezza comportamentale (o, se si vuole, di previsione e prevenzione, attesa la funzione - anche - preventiva della responsabilità civile, che si estende sino alla previsione delle conseguenze a loro volta normalmente ipotizzabili in mancanza di tale avvedutezza) andrà più propriamente ad iscriversi entro l'orbita soggettiva (la colpevolezza) dell'illecito” (cfr. 16 ottobre 2007 n° 21619).

Sostiene la Corte che: “Non è illegittimo immaginare, allora, una "scala discendente", così strutturata: 1) in una diversa dimensione di analisi sovrastrutturale del (medesimo) fatto, la causalità civile "ordinaria", attestata sul versante della probabilità relativa (o "variabile"), caratterizzata, specie in ipotesi di reato commissivo (n.d.r.: forse il riferimento è al reato omissivo), dall'accedere ad una soglia meno elevata di probabilità rispetto a quella penale, secondo modalità semantiche che, specie in sede di perizia medico-legale, possono assumere molteplici forme espressive ("serie ed apprezzabili possibilità", "ragionevole probabilità" ecc.), senza che questo debba, peraltro, vincolare il giudice ad una formula peritale, senza che egli perda la sua funzione di operare una selezione di scelte giuridicamente opportune in un dato momento storico: senza trasformare il processo civile (e la verifica processuale in ordine all'esistenza del nesso di causa) in una questione di verifica (solo) scientifica demandabile tout court al consulente tecnico: la causalità civile, in definitiva, obbedisce alla logica del "più probabile che non";

2) in una diversa dimensione, sempre nell'orbita del sottosistema civilistico, la causalità da perdita di chance, attestata tout court sul versante della mera possibilità di conseguimento di un diverso risultato terapeutico, da intendersi, rettamente, non come mancato conseguimento di un risultato soltanto possibile, bensì come sacrificio della possibilità di conseguirlo, inteso tale aspettativa (la guarigione da parte del paziente) come "bene", come diritto attuale, autonomo e diverso rispetto a quello alla salute. Quasi

certezza (ovvero altro grado di credibilità razionale), probabilità relativa e possibilità sono, dunque, in conclusione, le tre categorie concettuali che, oggi, presiedono all'indagine sul nesso causale nei vari rami dell'ordinamento" (Cass. 16 ottobre 2007 n° 21619).

Ciò postula che, accertata la condotta colposa del c.te Banano deve verificarsi se, eliminato mentalmente l'evento, vale a dire il perfetto funzionamento del fanale verde, il sinistro non si sarebbe ugualmente verificato.

Certamente, alla stregua dei criteri probabilistici evidenziati, deve ritenersi che la perfetta visibilità del fanale verde avrebbe diminuito il rischio della collisione poiché avrebbe meglio e in maniera netta ed agevole escluso qualsiasi possibilità di confusione, delimitando la scogliera in guisa da consentirne la sua visibilità ad una distanza di circa 8 miglia, come indicato nelle carte nautiche.

L'assunto consente di ritenere che l'aver omesso, anche dopo l'incidente verificatosi nel 2007, di adeguare il dispositivo alla normativa AISM – IALA, unitamente alla mancata adozione di ulteriori regole, quali la modifica del regolamento con imposizione di una diminuita velocità anche in area esterna al porto, configuri una responsabilità dei soggetti cui competono tali obblighi.

Tale responsabilità, comunque, non può dirsi prevalente né tantomeno esclusiva poiché, l'adempimento di siffatti obblighi avrebbe sì diminuito i rischi della navigazione e quelli cui è incorso quella sera il c.te Banano ma non li avrebbe del tutto eliminati attesa la piena valenza colposa del comportamento tenuto da quest'ultimo giammai elisa dall'eventuale condotta doverosa tenuta dalle amministrazioni pubbliche.

Si rammenti, a riguardo, che il c.te Banano è di origini trapanesi, navigava già da anni in quella stessa tratta e, dunque, era un perfetto conoscitore della zona, delle caratteristiche del porto di Trapani, della dislocazione dei segnali luminosi, della conformazione della diga foranea, tutti elementi che non possono non aggravare il giudizio di responsabilità formulato nei suoi confronti, riducendo inevitabilmente l'incidenza causale di altri fattori di rischio nella verifica del tragico evento.

D'altra parte, deve del tutto escludersi la possibilità, dallo stesso mai neppure minimamente paventata, di una confusione del fanale verde collocato sulla diga foranea con quello ubicato in corrispondenza del molo del Ronciglio.

Ed ancora, l'imbarcazione risulta provvista di radar e GPS che avrebbero ben potuto coadiuvare il c.te nella manovra di attracco al porto, e che non risulta siano stati adeguatamente utilizzati.

Risulta poi la presenza, sul ponte di comando accanto al c.te Banano di personale estraneo all'equipaggio, seppur la responsabilità della navigazione e della complessiva condotta nautica spetti sempre al comandante.

Ne consegue che si reputa congruo quantificare la sua porzione di responsabilità nella misura assolutamente prevalente del 80%, residuando la quota del 20% in capo alle amministrazioni pubbliche tenute all'adeguamento dei dispositivi di sicurezza del porto.

#### ❖ **Difetto di legittimazione passiva**

Le amministrazioni evocate in giudizio dall'Ustica Lines, nell'esercizio dell'azione di manleva, hanno tutte ritualmente eccepito il proprio difetto di legittimazione passiva, che dovrà essere vagliato alla luce degli addebiti così come in precedenza enucleati.

In particolare, la responsabilità residuale, nella misura indicata, deve essere riferita al soggetto o ai soggetti ai quali competono obblighi di mantenimento della sicurezza dei porti e della navigazione anche attraverso iniziative di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture.

Tanto premesso, deve essere certamente dichiarato il difetto di legittimazione passiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri n.q. di commissario delegato per il grande evento relativo alla pre-regata della XXXII Coppa America, poiché i compiti e le funzioni di tale organo sono venute meno con il completamento dei lavori di realizzazione delle infrastrutture del porto, avendo avuto tale organo poteri e funzioni temporalmente limitate, unicamente destinate al raggiungimento di tale obiettivo finale.

Né risulta neppure allegato il fondamento normativo o amministrativo in forza del quale siffatto organismo abbia continuato ad esistere ed operare con poteri di intervento sulle infrastrutture del porto, dopo anni dalla conclusione delle opere.

Più complessa è la disamina del difetto di legittimazione rispetto alla posizione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'ente viene chiamato in giudizio sia in proprio che n.q. di successore della soppressa Autorità portuale di Trapani.

Orbene, deve ritenersi infondata la relativa eccezione in ordine al posizione del Ministero quale ente successore poiché, perlomeno formalmente la figura del Commissario liquidatore dell'Autorità portuale di Trapani, dopo la proroga delle sue funzioni fino al 31.12.2008, non risulta più operante con trasferimento delle funzioni e delle attività esistenti al Ministero dei Trasporti, come specificamente indicato nel decreto del 15 ottobre 2007 prodotto dalla società convenuta, all'art. 3 punto d).

L'autorità portuale di Trapani, infatti, è stata messa in liquidazione con decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2007e quindi se ne è decretata la soppressione con conseguente nomina del Contrammiraglio (C.P) Ferdinando Lavaggi come Commissario liquidatore. Un successivo decreto del Ministro dei trasporti n. 47 del 19 febbraio 2008 ha prorogato il mandato al Commissario liquidatore fino al 31 dicembre 2008.

In questa materia la competenza ad intervenire spetta certamente all'Autorità Portuale come emerge dagli specifici compiti e funzioni alla medesima demandati.

Le Autorità Portuali hanno personalità giuridica di diritto pubblico e sono dotate di autonomia amministrativa ed organizzativa, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla Legge n°84/94.

I principali compiti (vedi art. 6, Legge 84/94) sono i seguenti:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, controllo e promozione delle attività commerciali ed industriali che si svolgono in porto;
- manutenzione delle parti comuni (aperte a tutti gli utenti);
- predisposizione dei piani per l'assetto e l'utilizzazione del porto (programmazione e pianificazione portuale);
- amministrazione delle aree e banchine portuali.

Le infrastrutture che possono essere finanziate e realizzate in un porto devono essere previste nel Piano Regolatore del Porto, strumento con cui si pianifica il territorio portuale in armonia con la pianificazione generale territoriale.

Quanto alle competenze in materia di infrastrutture o pertinenze del porto, in linea generale nei porti sedi di A.P. tali opere sono finanziate (in base alla Legge 84/94) dallo Stato, sulla base di un piano regolatore portuale (art. 5), sono altresì a carico dello Stato la realizzazione e la manutenzione dei fari, fanali, e altri ausili alla navigazione, gli impianti VTS.

Le Autorità Portuali possono realizzare con proprie risorse finanziarie opere infrastrutturali e curano le manutenzioni ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, compreso il mantenimento dei fondali.

Ne consegue che alla scadenza del mandato del Commissario liquidatore, in forza della previsione specifica del decreto di soppressione si verifica una successione del Ministero nella soppressa Autorità portuale.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti risponde, inoltre, per i superiori addebiti, in proprio quale soggetto al quale competono, anche avvalendosi delle



Capitanerie di porto, compiti di vigilanza sulla sicurezza dei porti e della navigazione e di promozione di iniziative di prevenzione dei sinistri marittimi.

Tra i compiti che spettano all'ente ministeriale possono annoverarsi quelli di:

- disciplina e vigilanza sulle attività autorizzate ed affidate agli organismi di classificazione delle navi ed agli organismi riconosciuti, in attuazione del D.lgs. n.104 del 2011;

- prevenzione dei rischi di incidenti rilevanti in ambito portuale e chimici di porto;
- disciplina e autorizzazione bunkeraggio;

- promozione della sostenibilità ambientale dei trasporti marittimi e dei porti (efficienza energetica dei trasporti, utilizzo combustibili alternativi LNG, riciclaggio navi, etc.);

- sicurezza del lavoro a bordo delle navi e nei cantieri navali - Attuazione delle misure previste dal D.lgs. n. 271/272 del 1999 e dal d.lgs. n. 81 del 2008;

- studi ed analisi dei rischi in materia di infortuni al personale marittimo e di sinistri marittimi (fonte sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Indi, in tale qualità il Ministero deve ritenersi responsabile per non avere sollecitato o promosso iniziative volte a rendere il porto di Trapani più sicuro provvedendo all'adeguamento dei fanali alla normativa di settore, all'indomani dell'incidente dell'aliscafo Giorgione nell'anno 2007, nella misura del 20% dei danni patiti dall'attrice, in proprio e n.q.

Tale porzione di responsabilità varrà nei rapporti interni tra le parti convenute e rispetto all'azione di garanzia, dovendosi, di contro, condannare tutti i responsabili in solido ai sensi dell'art. 2055 c.c. al risarcimento del danno nei confronti di parte attrice.

#### ❖ **Inquadramento giuridico del titolo di responsabilità**

La società armatrice risponde nei confronti dell'attrice, la quale viaggiava quale trasportata sull'aliscafo Ettore M., giusto contratto di trasporto n. 9662 (allegato n. 11), ai sensi del combinato disposto degli artt. 1681 c.c. e 409 cod. navigazione., configurandosi nella specie una forma di responsabilità contrattuale, derivante da fatto dei propri dipendenti.

L'art. 409 cod. nav. così testualmente recita: *“Il vettore è responsabile per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dipendenti da fatti verificatisi dall'inizio dell'imbarco sino al compimento dello sbarco, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile”*, con una formula analoga a quella proposta dall'art. 1681 c.c.

Ne discende una forma di responsabilità peculiare caratterizzata da un aggravamento probatorio della posizione del vettore il quale, al fine di esimersi da ogni colpa presunta, dovrà provare che l'evento è dipeso da cause esterne al medesimo non imputabili.

Così la giurisprudenza di legittimità chiarisce: *“La responsabilità del vettore - sia terrestre, sia marittimo, sia aereo - sussiste a norma degli art. 409 c. nav. e 1681 c.c., non soltanto quando il sinistro sia avvenuto a causa del trasporto, ma anche quando esso si sia verificato semplicemente in occasione del trasporto, con la differenza che, per gli incidenti verificatisi a causa del trasporto spetta al viaggiatore provare il nesso di causalità tra il trasporto e il danno, con l'indicazione della ragione specifica per cui esso si sia verificato, mentre al vettore incombe la prova liberatoria consistente nel dimostrare che l'evento dannoso è stato conseguenza di un fatto imprevedibile e non evitabile nonostante l'uso della normale diligenza; per gli incidenti verificatisi, invece, semplicemente in occasione del trasporto spetta al viaggiatore soltanto provare che si è trattato di un vero e proprio infortunio, e cioè di un evento dovuto a causa di fortuita, violenta ed esterna, avvenuto durante il viaggio e che non si sarebbe verificato senza l'occasione del medesimo, mentre incombe al vettore la prova liberatoria consistente nella sola dimostrazione di aver posto in essere le cautele necessarie per assicurare, secondo una normale diligenza - la quale non esclude un ragionevole affidamento anche su un minimo di prudenza e di senso di responsabilità da parte del viaggiatore - la incolumità di quest'ultimo”* (Cass. 29 marzo 1979 n. 1803); ed ancora: *“In tema di trasporto di persone, la presunzione di responsabilità che l'articolo 1681 cod. civ. e l'articolo 409 cod. nav, pongono a carico del vettore per i danni al viaggiatore, opera quando sia provato il nesso causale tra il sinistro occorso al viaggiatore e l'attività del vettore in esecuzione del trasporto, restando viceversa esclusa quando è accertata la mancanza di una sua colpa, come quando il sinistro viene attribuito al fatto stesso del viaggiatore, dal quale il vettore ha ragione di pretendere un minimo di diligenza, prudenza e senso di responsabilità nella salvaguardia della propria incolumità.* (Sez. 3, Sentenza n. 3285 del 15/02/2006).

Nella specie, come ampiamente esposto non è stata data alcuna prova di una condotta diligente tenuta nell'occorso e, piuttosto, essendo emerso un comportamento connotato da grave negligenza ed imperizia, deve essere pienamente affermata la responsabilità dell'Ustica Lines, tenuta al risarcimento del danno che F C. ha subito in conseguenza del sinistro.

Ed inoltre, nessuna colpa è emersa nel comportamento tenuto dalla danneggiata alla quale deve, dunque, riconoscersi il diritto al risarcimento del danno nella sua integralità.

❖ **Liquidazione del danno**

1) **F. C.**

A) **Danno non patrimoniale.**

A F. C. deve essere riconosciuto anzitutto il diritto al risarcimento del c.d. “danno biologico”.

In relazione a questo profilo di danno, deve essere dichiarata ammissibile ed utilizzabile in questo giudizio la consulenza medico legale espletata nel corso dell’ATP, svoltosi davanti al Tribunale di Trapani, dovendosi rigettare ogni eccezione sollevata dalle parti convenute sul punto, giacché le ragioni di urgenza, giustificate dalle gravi condizioni di salute dell’attrice, costituiscono il fondamento processuale dello strumento di cui si è avvalsa la danneggiata, previsto e disciplinato dagli art. 696 e 696 bis c.p.c. e non necessariamente lo stesso deve essere esclusivamente preordinato alla conciliazione.

D’altra parte, la contestazione sull’*an* non osta all’accertamento di un danno o di un credito in via preventiva, posto che rimane impregiudicata la facoltà di ogni approfondimento istruttorio nel giudizio di merito senza che emergano in alcun modo per ciò solo profili di inammissibilità

Tanto premesso, il consulente, con valutazione condivisibile e non oggetto di particolare contestazione ha riconosciuto incontestabilmente il nesso di causalità tra le lesioni riportate nel sinistro, i gravissimi postumi riportate dall’attrice e le modalità di verifica dell’incidente, con il violento sbalzo di F. C., seduta sulla poltrona della prima fila dell’aliscafo, con l’urto e la caduta al suolo travolta dal calpestio degli altri passeggeri.

Non è stato in alcun modo dimostrata alcuna condotta negligente dell’attrice, la quale non poteva servirsi di alcun presidio di sicurezza essendone privo l’aliscafo in corrispondenza delle poltrone né risulta provato che la stessa si trovasse in piedi al momento dell’urto poiché, piuttosto, la posizione della prima fila e la caduta al suolo sono all’origine dei gravi danni dalla medesima riportati.

Allo stato permane in capo a F. un grave complesso invalidante causalmente riferibile all’evento traumatico per cui si discute, consistente in: “paraplegia arti inferiori in esiti di politrauma con frattura da scoppio D3-D4-D5, frattura dell’apofisi traversa di C7, esiti disfunzionali di frattura clavicola sinistra, multiple fratture costali a destra con emotorace omolaterale, pneumotorace sinistro, vescica ed alvo neurogeni gestiti

rispettivamente con autocateterismo intermittente e sindrome ansioso-depressiva reattiva post-traumatica”, (si veda consulenza della dott.ssa Francesca Pellegrino) con valutazione dei predetti postumi nella misura ritenuta congrua del 80%.

Condivisibile, poi, è la determinazione in giorni 180 di inabilità temporanea assoluta determinata tenendo conto di tutti i periodi di ricovero patiti dall’attrice, nonché di ulteriori 180 e 120 giorni di invalidità temporanea determinati rispettivamente al 75% e al 50%.

Per la liquidazione equitativa del danno come sopra riconosciuto - e cioè del danno “biologico” inteso quale danno all’integrità psico-fisica del soggetto ed appunto comprensivo sia del danno da invalidità permanente sia di quello da inabilità temporanea - questo Tribunale aderisce, com’è noto, ai criteri utilizzati dalle più recenti pronunzie della Corte di Cassazione in materia.

Per la liquidazione equitativa del danno come sopra riconosciuto - e cioè del danno “biologico” inteso quale danno all’integrità psico-fisica del soggetto ed appunto comprensivo sia del danno da invalidità permanente sia di quello da inabilità temporanea - questo Giudice si uniforma agli orientamenti espressi dalla sent. n° 12408/2001 che ha individuato nelle tabelle milanesi, in uso nella gran parte dei Tribunale d’Italia, un valido criterio per la liquidazione equitativa del danno non patrimoniale, riconoscendone una vocazione nazionale, in assenza di una tabella unica nazionale di liquidazione del danno, non ancora emanata (si veda anche Cass. n° 14402/2011).

Pertanto, tenendo conto dei parametri ivi previsti, all’attrice, la quale all’epoca dell’evento aveva 39 anni, spetterà il seguente risarcimento pari ad euro 764.297,00, in valori attuali a titolo di danno biologico, già aumentato della percentuale del 50% ai fini della necessaria personalizzazione, che tenga conto dei profili di patimento e di sofferenza morale, ascrivibile alla sfera dinamico-relazionale dei danneggiati (si vedano tabelle milanesi approvate dall’Osservatorio per l’anno 2014).

Non può, però, non riconoscersi a F. C. una ulteriore integrazione per eventuali maggiori compromissioni della sfera non patrimoniale e segnatamente, quale corrispettivo pecuniario della tragica negativa compromissione dell’esistenza dalla medesima patita, costretta a vivere su una sedia a rotelle, per la dipendenza costante e continua dagli altri per soddisfare i bisogni della vita quotidiana, con un definitivo pregiudizio della sfera eredituale, che assume connotati ancora più tragici in ragione della giovane età all’epoca dell’incidente (aveva 39 anni ed era madre di due bimbi ancora in tenera età, 13 e 8 anni).

Allo stato, infatti, l'attrice è affetta da "paralisi flaccida di tipo periferico agli arti inferiori, caratterizzata da atrofia muscolare ed associata ad anestesia totale e disturbi sfinterici. Detti deficit motori, interessando gli arti motori, aboliscono totalmente la capacità deambulatoria del soggetto e lo rendono incapace di assumere e/o mantenere la stazione eretta, rendendolo incapace di svolgere atti quotidiani della vita" (si veda ctu).

A titolo di danno esistenziale, quale voce di danno non patrimoniale ulteriormente personalizzato, nei limiti della percentuale prevista dalle tabelle milanesi (25%), si ritiene congruo riconoscere all'attrice l'ulteriore somma di euro 191.074,25, in valori attuali.

Quanto al danno derivante da inabilità temporanea, appare equo liquidare la somma di euro 17.280,00, euro 12.960,00 ed euro 5760,00, rispettivamente a titolo di invalidità temporanea assoluta e relativa al 75% e al 50%, sempre in applicazione dei parametri delle tabelle milanesi (euro 96 per ogni giorno di invalidità temporanea assoluta).

Il risarcimento complessivo dovuto, a titolo di danno non patrimoniale, è, dunque, pari ad euro 991.371,25.

#### B) Danno Patrimoniale

Nella categoria del danno patrimoniale deve essere riconosciuta all'attrice il danno da capacità lavorativa futura, definitivamente compromesso a causa delle gravissime lesioni e postumi riportati nel sinistro.

Ora, deve premettersi che il danno alla persona è danno evento; sussiste necessariamente in caso di lesione della salute; va risarcito proporzionalmente al barème di invalidità permanente. Al contrario, la lesione del reddito è danno conseguenza; sussiste solo eventualmente in caso di lesione della salute; va risarcito a prescindere dal grado di invalidità permanente.

Infatti, per particolari attività, a modeste lesioni possono conseguire devastanti effetti sull'attività lavorativa; mentre per contro gravi lesioni possono non precludere né ridurre la produzione del reddito.

Le ripercussioni che la lesione subita dal danneggiato ha prodotto sulla attitudine di quest'ultimo a svolgere un lavoro purchessia, devono essere tenute presenti nella liquidazione del danno biologico, e non valutate a parte.

Occorre dunque accertare e valutare separatamente due distinti effetti che le lesioni personali possono avere sull'attività lavorativa: se le lesioni producono una accertata riduzione del reddito, tale danno costituisce un ordinario danno patrimoniale da lucro cessante; se le lesioni non incidono sul reddito (sia perché resta invariato; sia perché manca addirittura un reddito), ma rendono più faticosa la prestazione lavorativa, di tale

circostanza deve tenersi debito conto nella liquidazione del danno biologico, elevando l'ammontare del risarcimento dovuto. Naturalmente i due effetti possono anche coesistere.

Il principio è stato lucidamente ribadito dalla Corte di Cassazione che ha, infatti, chiarito: “in caso di lesione dell'integrità fisica di persona che già esercita attività lavorativa comportante invalidità permanente di modesta entità, è configurabile un danno da lucro cessante per riduzione della capacità lavorativa se sussistono elementi che consentano di ritenere che a causa dei postumi il soggetto effettivamente riceverà minori guadagni dal proprio lavoro, essendo ogni ulteriore e diverso pregiudizio risarcibile a titolo di danno alla salute ovvero di danno morale. Si ritiene, infatti, di condividere l'orientamento giurisprudenziale, secondo il quale la maggiore pena e fatica provata nello svolgimento dell'attività lavorativa costituisce un'ipotesi di danno alla salute – Cass. 9.1.2001 n° 239; Cass. 6.4.2005 n° 7097; Cass. 10.8.2004 n° 15418)” (Cass. n° 868 del 2008).

Tanto premesso, deve operarsi una differenziazione, nell'ambito della medesima categoria del danno patrimoniale, tra il danno da perdita o contrazione del reddito, subito per effetto delle lesioni patite e del periodo di immobilizzazione, che integrano una forma di danno emergente, e il danno da lesione della capacità lavorativa che, invece, configura una forma di danno futuro, liquidabile sulla base di parametri equitativi e tabellari, come si dirà appresso.

Stante la gravità dei postumi e la condizione di macrolesione cui versa la danneggiata tale tipo di danno deve ritenersi sussistente e si proietta nel futuro con totale annullamento di ogni possibilità di lavoro e ogni prospettiva di guadagno (si veda *ctu*), dovendosi ritenere che la lesione si configuri nella massima percentuale.

In ordine agli oneri probatori, recentemente la stessa Corte ha affermato che, seppur debba riconoscersi, in linea di principio che l'esistenza di un danno alla salute non si rifletta automaticamente su una riduzione della capacità lavorativa specifica o di guadagno, tuttavia nei casi in cui sia particolarmente elevata la percentuale di invalidità ciò rende altamente probabile, se non addirittura certa, la menomazione della capacità lavorativa specifica e il danno che ne consegue, con l'effetto che il giudice può procedere all'accertamento presuntivo della predetta perdita patrimoniale liquidando la relativa voce di danno con criteri equitativi. In questi casi si potrebbe ricorrere alla prova presuntiva allorquando debba ritenersi probabile che la vittima in futuro percepirà un reddito inferiore a quello che avrebbe altrimenti percepito in assenza di infortunio (cfr. Cass. 16.10.2013 dep. il 4.11.2013).

Nella specie, F. C. ha allegato di avere svolto, prima dell'incidente, la mansione di assistente alla poltrona presso studio odontoiatrico, in servizio part time, producendo copia del CUD dell'anno 2007, prima dell'incidente (si veda allegato n. 7).

Ha inoltre, richiesto l'integrazione della liquidazione del danno patrimoniale per definitiva compromissione dell'attività di casalinga, che non può più espletare.

Dall'esame della documentazione prodotta e dall'esiguità del reddito annuo percepito dal lavoro di assistente presso lo studio odontoiatrico si ritiene che tale emolumento abbia avuto, nel bilancio personale e familiare dell'attrice un portata del tutto marginale e che, dunque, possa essere utilizzato quale parametro di liquidazione integrale della lesione alla capacità lavorativa specifica, l'importo annuo della pensione sociale per l'anno 2014, quale criterio avente portata residuale ed omnicomprensiva.

Per la liquidazione, si potrà fare uso delle tabelle, che prevedono un indice di 'capitalizzazione' previsto dal R.D. n° 1403\1922, calcolato sull'aspettativa di vita riferibile all'età che il danneggiato aveva alla data dell'incidente (data alla quale è sorto il diritto azionato).

Si tratta di un criterio che ipotizza la costituzione di una rendita vitalizia seppur, non possa operarsi alcun abbattimento, al fine di superare lo scarto tra vita lavorativa e vita fisica probabile attesa la vetustà delle tabelle approvate con il citato R.D.; a riguardo, si utilizza il parametro di cui all'art. 4, 3° comma, della legge n° 39\1977: quello del c.d. "triplo della pensione sociale", che non è indice tassativo, bensì indicativo, volto ad individuare la soglia quantitativa 'minima' del risarcimento ("non può comunque essere inferiore a tre volte l'ammontare annuo della pensione sociale").

Premesso che l'ammontare dell'assegno sociale è pari ad euro 5818,93 annue per l'anno 2014, la liquidazione del risarcimento deve anche tener conto della proiezione futura del pregiudizio, che rende applicabile, allo scopo, il coefficiente di 'capitalizzazione' previsto dal R.D. n° 1403\1922, calcolato sull'aspettativa di vita riferibile all'età che il danneggiato aveva alla data dell'incidente (data alla quale è sorto il diritto qui azionato): non dovendosi ricorrere, però, all'abbattimento imputabile allo scarto tra vita probabile e vita lavorativa, attesa la vetustà delle tabelle approvate con il citato R.D.

Il risarcimento in questione, allora, va quantificato in euro 288.386,17 (euro 5818,93x3x 16,52).

Tale voce di danno, proprio perché costitutiva di una rendita vitalizia, assorbe ogni ulteriore risarcimento a tale titolo richiesto da parte attrice.

Nell'ambito della categoria del danno patrimoniale F. C. richiede la liquidazione delle spese sanitarie sostenute che, giusta documentazione prodotta e valutazione di congruità del ctu, si quantificano in euro 20.444,87, determinate all'attualità (con esclusione delle spese documentate solo da scontrini e quelle per le quali non è rinvenibile la causale eziologicamente riconducibile all'evento o quelle ritenute superflue).

In assenza di parametri certi, non possono riconoscersi le spese future richieste il cui risarcimento non è suscettibile di liquidazione fondata su parametri puramente equitativi.

Per converso, deve riconoscersi il diritto dell'attrice ad ottenere il risarcimento per le spese future da affrontare al fine di modificare l'abitazione e renderla compatibile con l'invalidità riportata nel sinistro.

Tale voce di danno deve essere alla medesima riconosciuta stante la necessità di consentirle un tenore di vita quotidiana dignitoso e di migliorare la sua capacità di provvedere, seppur in misura minima, ai bisogni dell'esistenza e di autodeterminazione.

Al riguardo, devono essere condivisi gli esiti della consulenza preventiva espletata davanti al Tribunale di Trapani, non oggetto di contestazione dalle parti, a firma dell'ing. Luigi Simonetto.

L'esperto ha così rilevato: *“Con i ctp si è convenuto circa i lavori da eseguirsi nell'unità abitativa vera e propria nonché in quelle parti accessorie alla stessa che ne consentissero l'agevole accesso dato che la ricorrente non è in grado di salire le scale. In generale ed in forma riassuntiva si è convenuto di: dotare l'immobile di ascensore; coprire la parte superiore del pianerottolo, ampliandolo, antistante l'accesso; rifare gli infissi interni – a doppia apertura – previo allargamento dei varchi; modificare i mobili della cucina componibile per consentirne l'accesso con la carrozzina; dotare il letto matrimoniale di letto ortopedico con movimento elettrico; modificare l'ultimo tratto della inferriata della scala (in zona pianerottolo); modificare l'infisso di accesso all'abitazione; creare strutture di protezione nel percorso pedonale dallo spiazzo carrabile all'ascensore; rimuovere eventuali barriere architettoniche; collegamento con la dependance”* (si veda elencazione delle opere contenuta a pag. 7 della ctu).

Si ritiene congruo riconoscere all'attrice la spesa complessiva di euro 74.950,00, determinata all'attualità e comprensiva del costo di una autovettura dotata di comandi adeguati, importo che assorbe anche le spese eventualmente sostenute per l'adattamento del bagno.



Ancora, nell'ambito della categoria di danno patrimoniale dovrà riconoscersi l'ammontare della spesa per assistenza domiciliare pari ad euro 7.300,00 che integra danno emergente poiché il relativo esborso risulta documentato.

Nessuna altra voce di danno, tra quelle richieste, deve essere ritenersi spettante all'attrice perché o trattasi di duplicazioni o di poste risarcitorie solo allegate e non sufficientemente provate o non meritevoli di liquidazione.

Il risarcimento complessivo sarà allora pari ad euro 1.182.452,29, già sottratta la somma pagata a titolo di provvisionale ex art. 700 c.p.c., pari ad euro 200.000,00 (euro 13282452,29-200.000,00).

### C) Interessi legali

Sulle somme così individuate dovranno poi essere liquidati gli interessi da "ritardato pagamento" o interessi compensativi.

A riguardo va osservato che le somme finora liquidate sono espresse in valori attuali, e, se da un lato costituiscono l'adeguato equivalente pecuniario della compromissione di beni giuridicamente protetti, tuttavia non comprendono l'ulteriore e diverso danno rappresentato dalla mancata disponibilità della somma dovuta, provocata dal ritardo con cui viene liquidato al creditore danneggiato l'equivalente in denaro del bene leso.

Nei debiti di valore, come in quelli di risarcimento da fatto illecito, vanno pertanto corrisposti interessi per il cui calcolo non si deve utilizzare necessariamente il tasso legale, ma un valore tale da rimpiazzare il mancato godimento delle utilità che avrebbe potuto dare il bene perduto.

Tale "interesse" va, tuttavia, applicato non già alla somma rivalutata in un'unica soluzione alla data della sentenza, bensì, conformemente al noto principio enunciato dalle S.U. della Suprema Corte con sentenza 17/2/1995 n° 1712, sulla "somma capitale" rivalutata di anno in anno. Pertanto, all'attrice sulle somme liquidate a titolo di risarcimento del danno, devalutate, sono dovuti gli interessi al tasso legale dalla data del sinistro, pari ad euro 144.709,46.

Il risarcimento complessivo dovuto a F. C. sarà allora pari ad euro **1.327.161,75**, oltre gli interessi legali dalla data della presente decisione fino al soddisfo.

## 2) C. C. e C. D.

Le attrici, inoltre, giovane figlie di F. C., chiedono la liquidazione del danno parentale, quale forma di danno non patrimoniale, nella qualità di vittime secondarie dell'illecito.

Indi, a tale titolo, le stesse sono pienamente legittimate a richiedere il danno e la relativa eccezione di difetto di legittimazione attiva, sollevata da ~~SSSSSSSS~~, deve essere rigettata.

E' possibile, infatti, configurare anche un danno esistenziale della vittima secondaria, nel caso di gravi lesioni subite dal danneggiato che abbiano comportato una modificazione peggiorativa della vita quotidiana e di relazione del congiunto, individuabile sempre in via descrittiva, quale danno da rimbalzo o di riflesso (si veda Cass. 17 maggio 2010 n° 11958).

Indi, ai fini di una completa ristorazione di tutti i pregiudizi patiti, deve ammettersi la possibilità, qualora adeguatamente motivata, di attribuire un risarcimento del danno c.d. "esistenziale", quale aspetto dell'unico danno parentale, allorquando la perdita o la gravissima lesione patita dal congiunto in uno con un periodo più o meno lungo di assistenza continua, abbia cagionato uno sconvolgimento dell'esistenza della vittima secondaria, che ha dovuto mutare radicalmente le proprie abitudini di vita e di quotidianità al fine di apprestare ogni utile contributo per la sopravvivenza del familiare (si pensi ai genitori o fratelli conviventi di un macroleso) (oggi chiaramente affermato da Cass. sent. 18641/2011).

Nella specie, dagli atti di causa emerge con chiarezza che la madre, a seguito delle gravi condizioni di salute e dei postumi invalidanti, non può assolvere allo stesso modo del periodo antecedente al sinistro, il ruolo affettivo e di riferimento per le giovanissime figlie che all'epoca dell'evento avevano rispettivamente 13 e 8 anni e certamente necessitavano di assistenza e di accudimento non più prestato da F. con le medesime modalità.

Stante il lungo periodo di degenza in ospedale le minori hanno certamente sofferto per l'assenza della madre, per le sue gravi condizioni di salute, private per un lungo periodo della figura dei genitori – il padre, infatti, ha subito nel sinistro parimenti lesioni seppur di minore gravità – ed hanno visto irrimediabilmente modificata in senso negativo la relazione affettiva che li legava alla madre, in guisa da imporre loro, in maniera improvvisa, dolorosa ed impreveduta, una maturazione e capacità di autodeterminazione necessarie anche nella prospettiva di prestare assistenza alla madre in gravi condizioni.

Pertanto, alla luce degli elementi presuntivi menzionati e a titolo equitativo può riconoscersi alle figlie una somma pari ad euro 100.000,00 ciascuno, somma espressa in

# DIRITTO CIVILE CONTEMPORANEO

valori attuali e comprensivi di interessi legali, modulata sul valore minimo previsto dalle tabelle milanesi per il danno da morte di un congiunto, componente la famiglia nucleare.

Alla luce di quanto dianzi indicato, la convenuta e il Ministero delle Infrastrutture in solido, dovranno essere condannati a pagare a F. C. la complessiva somma di euro **1.327.161,75**, oltre gli interessi legali dalla data della decisione fino al soddisfo; gli stessi dovranno corrispondere, in solido, a C. C. e C. D. la somma di euro **100.000,00** ciascuno, oltre gli interessi legali dalla data della sentenza fino al soddisfo.

Inoltre, in parziale accoglimento della domanda di garanzia proposta dalla convenuta, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del ministro *pro tempore*, deve essere condannato a rivalere Ustica Lines s.p.a. per ogni somma dalla medesima pagata in forza di questa decisione, nei limiti del 20%, pari alla quota di responsabilità concorrente riconosciuta ed imputabile alla pubblica amministrazione, comprensiva della quota delle spese legali.

In ossequio alle regole della soccombenza, la convenuta e i terzi chiamati, in solido, devono essere condannati a rimborsare all'attrice in proprio e n.q. le spese del giudizio che si liquidano come in dispositivo, comprensive delle spese per il procedimenti di ATP e per il subprocedimento cautelare in corso di causa, oltre le spese di ctu da porsi definitivamente a carico delle parti soccombenti.

P.Q.M.

Il Tribunale,

ogni contraria istanza ed eccezione respinta e definitivamente pronunciando,

dichiara il difetto di legittimazione passiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in persona del Presidente del Consiglio *pro tempore*, n.q. di Commissario delegato per lo svolgimento del grande evento "pre-regata" della trentaduesima Coppa America;

condanna Ustica Lines s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro *pro tempore*, in solido, a pagare a F. C. la complessiva somma di euro 1.327.161,75, oltre gli interessi legali dalla data della decisione fino al soddisfo;

condanna Ustica Lines s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro *pro tempore*, in solido, a pagare a F. C., n.q. di genitore esercente la potestà sulle figlie C. C. e C. D. la

# DIRITTO CIVILE CONTEMPORANEO

complessiva somma di euro 100.000,00 ciascuno, oltre gli interessi legali dalla data della decisione fino al soddisfo;

condanna Ustica Lines s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro *pro tempore*, in solido, a rimborsare a parte attrice le spese del giudizio che si liquidano in complessivi euro 45.341,00, di cui euro 1.466,00 per spese, oltre IVA e CPA come per legge, ed oltre le spese di ctu, come liquidate con da separati decreti, da porsi definitivamente a carico delle parti soccombenti;

condanna il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona del Ministro *pro tempore*, a rivalere l'Ustica Lines s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, per ogni somma dalla medesima pagata in forza di questa sentenza, nei limiti della quota del 20%.

*Così deciso a Palermo in data 7 gennaio 2015.*

**Il Giudice**

*Dott.ssa Sebastiana Ciardo*