

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE DI APPELLO DI GENOVA

SEZIONE PRIMA CIVILE

composta dai magistrati

Dott. Maria Teresa BONAVIA Presidente relatore

Dott. Maria Margherita ZUCCOLINI Consigliere

Dott. Massimo CAIAZZO Consigliere

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

Nei procedimenti di appello riuniti iscritti ai nn. 418/2007 R.G., 426/2007 R.G., 455/2007 R.G. e 494/2007 R.G.

promossi, rispettivamente, il procedimento n. 418/2007 R.G. da

S.p.a. AEROPORTO DI GENOVA, in persona del Presidente Alessandro Carena, rappresentato e difeso dagli Avvocati Giuseppe Guerreri e Francesco Canepa del Foro di Roma ed elettivamente domiciliata presso l'Avvocato Enrico Righetti in Genova, via Palestro 10/7, come da procura sub 30701/19 marzo 2007 Notaio Rosetta Gessaga



APPELLANTE**contro**

NARODNA STRAKHOVA COMPANIA, società di assicurazione con sede in Kiev (Ucraina), in persona del legale rappresentante in carica, rappresentata e difesa dall'Avvocato Corrado Medina, elettivamente domiciliata presso il di lui studio in Genova, piazza della Vittoria 11/7, come da procura agli atti del giudizio di primo grado, e **ANTK O.K. ANTONOV** (Azienda Statale Complesso Tecnico-scientifico Aeronautico O.K. ANTONOV), con sede in Kiev (Ucraina), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli Avvocati Corrado Medina e Guido Medina, elettivamente domiciliata presso il loro studio in Genova, piazza della Vittoria 11/7, come da procura a margine della comparsa di costituzione e risposta con appello incidentale

APPELLATE E APPELLANTI IN VIA INCIDENTALE**e contro**

S.p.a. ENAV, società con socio unico partecipata dallo Stato, con sede in Roma, in persona dell'Amministratore Delegato Dott. Guido Pugliesi, rappresentata e difesa dagli Avvocati Oscar Raimondi, Francesca Crivellari e Domenico Nolè del Foro di Roma, elettivamente domiciliata in Genova, piazza Corvetto 2/5 presso lo studio dell'Avvocato Valentino Bassetto, come da procura a margine della comparsa di costituzione e risposta con appello incidentale



APPELLATA E APPELLANTE IN VIA INCIDENTALMENTE**e contro**

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, in persona del Presidente e legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'Avvocato Alessandra Busnelli del Servizio Legale, con domicilio eletto presso il predetto Avvocato nella sede dell'ente, via della Mercanzia 2

APPELLATA**e contro**

MINISTERO DEI TRASPORTI - già MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - in persona del Ministro in carica, rappresentato e difeso dalla Avvocatura Distrettuale dello Stato con domicilio in Genova, Viale Brigate Partigiane 2

APPELLATO**il procedimento n. 426/2007 R.G. da**

MINISTERO DEI TRASPORTI - già MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - in persona del Ministro in carica, rappresentato e difeso dalla Avvocatura Distrettuale dello Stato con domicilio in Genova, Viale Brigate Partigiane 2

APPELLANTE**contro**

NARODNA STRAKHOVA COMPANIA, società di assicurazione con sede in Kiev (Ucraina), in persona del legale rappresentante in carica, rappresentata e difesa dall'Avvocato Corrado Medina, elettivamente domiciliata presso il di lui studio in Genova, piazza



della Vittoria 11/7, come da procura agli atti del giudizio di primo grado e **ANTK O.K. ANTONOV** (Azienda Statale Complesso Tecnico-scientifico Aeronautico O.K. ANTONOV), con sede in Kiev (Ucraina), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli Avvocati Corrado Medina e Guido Medina, elettivamente domiciliata presso il loro studio in Genova, piazza della Vittoria 11/7, come da procura a margine della comparsa di costituzione e risposta con appello incidentale

APPELLATE E APPELLANTI IN VIA INCIDENTALE

e contro

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, in persona del Presidente e legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'Avvocato Alessandra Busnelli del Servizio Legale, con domicilio eletto presso il predetto Avvocato nella sede dell'ente, via della Mercanzia 2

APPELLATA

e contro

S.p.a. AEROPORTO DI GENOVA, in persona del Presidente Alessandro Carena, rappresentato e difeso dagli Avvocati Giuseppe Guerreri e Francesco Canepa del Foro di Roma ed elettivamente domiciliata presso l'Avvocato Enrico Righetti in Genova, via Palestro 10/7, come da procura sub 30701/19 marzo 2007 Notaio Rosetta Gessaga

APPELLATO

e contro



S.p.a. ENAV, società con socio unico partecipata dallo Stato, con sede in Roma, in persona dell'Amministratore Delegato Dott. Guido Pugliesi, rappresentata e difesa dagli Avvocati Oscar Raimondi, Francesca Crivellari e Domenico Nolè del Foro di Roma, elettivamente domiciliata in Genova, piazza Corvetto 2/5 presso lo studio dell'Avvocato Valentino Bassetto, come da procura a margine della comparsa di costituzione e risposta con appello incidentale

APPELLATA E APPELLANTE IN VIA INCIDENTALE

il procedimento n. 455/2007 R.G. da

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, in persona del Presidente e legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'Avvocato Alessandra Busnelli del Servizio Legale, con domicilio eletto presso il predetto Avvocato nella sede dell'ente, via della Mercanzia 2

APPELLANTE

contro

NARODNA STRAKHOVA COMPANIA, società di assicurazione con sede in Kiev (Ucraina), in persona del legale rappresentante in carica, rappresentata e difesa dall'Avvocato Corrado Medina, elettivamente domiciliata presso il di lui studio in Genova, piazza della Vittoria 11/7, come da procura agli atti del giudizio di primo grado e **ANTK O.K. ANTONOV** (Azienda Statale Complesso Tecnico-scientifico Aeronautico O.K. ANTONOV), con sede in Kiev (Ucraina), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e



difesa dagli Avvocati Corrado Medina e Guido Medina, elettivamente domiciliata presso il loro studio in Genova, piazza della Vittoria 11/7, come da procura a margine della comparsa di costituzione e risposta con appello incidentale

APPELLATE E APPELLANTI IN VIA INCIDENTALE

e contro

S.p.a. AEROPORTO DI GENOVA, in persona del Presidente Alessandro Carena, rappresentato e difeso dagli Avvocati Giuseppe Guerreri e Francesco Canepa del Foro di Roma ed elettivamente domiciliata con l'Avvocato Enrico Righetti in Genova, via Palestro 10/7, come da procura sub 30701/19 marzo 2007 Notaio Rosetta Gessaga

APPELLATA

e contro

MINISTERO DEI TRASPORTI - già MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - in persona del Ministro in carica, rappresentato e difeso dalla Avvocatura Distrettuale dello Stato con domicilio in Genova, Viale Brigate Partigiane 2

APPELLATO

e contro

S.p.a. ENAV, società con socio unico partecipata dallo Stato, con sede in Roma, in persona dell'Amministratore Delegato Dott. Guido Pugliesi, rappresentata e difesa dagli Avvocati Oscar Raimondi, Francesca Crivellari e Domenico Nolè del Foro di Roma, elettivamente domiciliata in Genova, piazza Corvetto



2/5 presso lo studio dell'Avvocato Valentino Bassetto, come da procura a margine della comparsa di costituzione e risposta con appello incidentale

APPELLATA E APPELLANTE IN VIA INCIDENTALE

il procedimento n. 494/2007 R.G. da

S.p.a. ENAV, società con socio unico partecipata dallo Stato, con sede in Roma, in persona dell'Amministratore Delegato Dott. Guido Pugliesi, rappresentata e difesa dagli Avvocati Oscar Raimondi, Francesca Crivellari e Domenico Nolè del Foro di Roma, elettivamente domiciliata in Genova, piazza Corvetto 2/5 presso lo studio dell'Avvocato Valentino Bassetto, come da procura a margine della comparsa di costituzione e risposta con appello incidentale

APPELLANTE

contro

NARODNA STRAKHOVA COMPANIA, società di assicurazione con sede in Kiev (Ucraina), in persona del legale rappresentante in carica, rappresentata e difesa dall'Avvocato Corrado Medina, elettivamente domiciliata presso il di lui studio in Genova, piazza della Vittoria 11/7, come da procura agli atti del giudizio di primo grado e **ANTK O.K. ANTONOV** (Azienda Statale Complesso Tecnico-scientifico Aeronautico O.K. ANTONOV), con sede in Kiev (Ucraina), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli Avvocati Corrado Medina e Guido Medina, elettivamente domiciliata presso il loro studio in



Genova, piazza della Vittoria 11/7, come da procura a margine della comparsa di costituzione e risposta con appello incidentale

APPELLATE E APPELLANTI IN VIA INCIDENTALE

e contro

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, in persona del Presidente e legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'Avvocata Alessandra Busnelli del Servizio Legale, con domicilio eletto presso il predetto Avvocato nella sede dell'ente, via della Mercanzia 2

APPELLATA

e contro

S.p.a. AEROPORTO DI GENOVA, in persona del Presidente Alessandro Carena, rappresentato e difesa dagli Avvocati Giuseppe Guerreri e Francesco Canepa del Foro di Roma ed elettivamente domiciliata con l'Avvocato Enrico Righetti in Genova, via Palestro 10/7, come da procura sub 30701/19 marzo 2007 Notaio Rosetta Gessaga

APPELLATA

e contro

MINISTERO DEI TRASPORTI - già MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - in persona del Ministro in carica, rappresentato e difeso dalla Avvocatura Distrettuale dello Stato con domicilio in Genova, Viale Brigate Partigiane 2

APPELLATO

CONCLUSIONI DELLE PARTI

Per s.p.a. AEROPORTO DI GENOVA:



"Voglia la Corte, riesaminati gli atti processuali, con particolare riferimento alla relazione peritale dalla medesima disposta:

[a] riformare l'impugnata sentenza, dichiarando la scrivente esente da ogni responsabilità in riferimento al fatto *de quo*, essendosi trattato di *fortuito* ed essendo stato comunque accertato che la scrivente aveva adottato tutte le misure che, all'epoca, lo stato dell'arte poneva a disposizione al fine della prevenzione del *bird-strike* e che aveva comunque puntualmente e compiutamente adempiuto tutte le disposizioni emanate dalle Autorità preposte, assolvendo la conseguentemente da ogni pretesa risarcitoria;

[b] nella denegata ipotesi, respingere la domanda dell'attrice NARODNA, poiché rimasta sfornita di idonea prova circa la sussistenza dei presupposti di legge per l'esercizio del diritto di surrogazione, ivi compresa quella dell'effettivo esborso, e, comunque, sfornita della prova per il suo esercizio in quella misura, con particolare riferimento alla prova del diritto alla rivalutazione ed agli interessi sulla somma reclamata in divisa straniera, senza conversione nella valuta legale dello Stato in cui il processo si svolge e la cui normativa, in mancanza di contraria richiesta, va applicata anche sotto tale profilo;

[c] respingere anche la domanda dell'*intervenuta ANTONOV* perché rimasta sfornita di ogni prova circa la



propria legittimazione; circa l'avvenuta adozione da parte dei suoi preposti, ed in particolare dal suo *Pilota*, di tutte le misure idonee ad evitare il danno; circa la sussistenza di una qualsiasi responsabilità in capo alla scrivente e, *last but not least*, circa il *quantum*, con riferimento anche alla prova del diritto alla rivalutazione ed agli interessi sulla somma reclamata in divisa straniera, senza conversione nella valuta legale dello Stato in cui il processo si svolge e la cui normativa, in mancanza di contraria richiesta, va applicata anche sotto tale profilo;

[d] confermare il rigetto delle domande rivolte contro la scrivente dalla *AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA*, nonché dalle altre *parti convenute*, perché infondate e rimaste senza prova;

[e] ove denegata l'ipotesi del *fortuito* (inteso nella sua accezione consolidata nella giurisprudenza e nella dottrina come dedotta sub [4.1.]), e/o quella della sua completa estraneità, voglia, in riforma dell'appellata sentenza, limitarne l'eventuale quota di responsabilità a quella residuale a fronte di quella da attribuire ai preposti della compagnia aerea *intervenuta*, ed in particolare al *Pilota*, per la gravità della sua colpa professionale, ed a quella attribuibile rispettivamente a tutte le *parti evocate* nel processo, *ma senza vincolo di solidarietà* stante la possibilità di individuare puntualmente le percentuali di responsabilità spettanti a ciascuno;



[f] valutare se la commistione avvenuta fra le modalità di decisione della causa del 281 *quinquies* e quelle incompatibili del 281 *sexies*, come risulta dalla pagina 20 della sentenza, finisca per rendere la sentenza stessa viziata per lesione dei diritti della difesa,

[g] riesaminare ed ammettere le richieste istruttorie ritualmente formulate, ma rimaste insoddisfatte, in primo grado,

[h] valutare la sussistenza delle condizioni per l'applicazione dell'art. 96 c.p.c., con i conseguenti provvedimenti a favore della scrivente.

Con salvezza di tutti gli oneri processuali, peritali e fiscali, anche del precedente grado."

Per NARODNA STRAKHOVA COMPANIA e ANTK O.K. ANTONOV:

"Piaccia alla Corte Ecc.ma, previo integrale rinnovo della consulenza tecnica o, in subordine, previa disposizione di supplemento di indagine, o in ulteriore subordine, previa chiamata a chiarimenti dei consulenti tecnici dell'ufficio per le ragioni specificatamente espresse all'udienza del 13 marzo 2013, da intendersi qui integralmente ed espressamente riproposte,

- rigettare gli appelli avversari tutti, confermando l'impugnata sentenza;
- accogliere l'appello incidentale delle appellate concludenti in punto mancato riconoscimento



dell'anatocismo sugli importi dovuti alle appellate.

Con vittoria di spese di entrambi i gradi di giudizio."

Per s.p.a. ENAV:

"Piaccia alla Corte di Appello Ecc.ma, in riforma dell'impugnata sentenza della II Sezione Civile del Tribunale di Genova n. 551/2007 in data 16 febbraio 2007, valutata *ex officio* la legittimazione attiva in primo grado delle società ucraine appellate:

(A) Con riferimento all'appello proposto da Aeroporto di Genova S.p.A. portante R.G. 418/07:

(a) dato atto che ENAV S.p.A. ritiene fondati i motivi di doglianza inerenti la riconducibilità del sinistro a colpa esclusiva del Pilota dell'aeromobile AN 124 e/o al caso fortuito, ovvero, in subordine, la carenza di prova delle domande attrici di primo grado NARODNA STRAKHOVA COMPANIA e ANTK O.K. ANTONOV, riformare *in toto* l'impugnata sentenza, respingendo le domande attrici; con vittoria di spese, competenze ed onorari anche del primo grado;

(b) in via distretto subordine, dichiarare infondato e così respingere il subordinato capo di conclusioni [e] dell'appello Aeroporto di Genova S.p.A. per quanto concerne ENAV;

(c) in accoglimento dell'appello incidentale condizionato al rigetto della precedente lettera (b) delle presenti conclusioni, dichiarare Aeroporto di



Genova S.p.A. responsabile anche della quota del 35% dei danni ingiustamente attribuita ad ENAV nella ripetuta sentenza del Tribunale di Genova;

(B) Con riferimento all'appello proposto dal Ministero dei Trasporti Trasporti iscritto al N.R.G. 426/07:

dato atto che ENAV S.p.A. ritiene fondati i motivi di doglianza inerenti la riconducibilità del sinistro a colpa esclusiva del Pilota dell'aeromobile AN 124 e/o al caso fortuito, ovvero, in subordine, la carenza di prova delle domande attrici di primo grado NARODNA STRAKHOVA COMPANIA e ANTK O.K. ANTONOV, riformare *in toto* l'impugnata sentenza, respingendo le domande attrici; con vittoria di spese, competenze ed onorari anche del doppio grado di giudizio;

(C) Con riferimento all'appello proposto da Autorità Portuale di Genova S.p.A. iscritto al N.R.G. 455/07:

dato atto che ENAV S.p.A. ritiene fondati i motivi di doglianza inerenti la riconducibilità del sinistro a colpa esclusiva del Pilota dell'aeromobile AN 124 e/o al caso fortuito, ovvero, in subordine, la carenza di prova delle domande attrici di primo grado NARODNA STRAKHOVA COMPANIA e ANTK O.K. ANTONOV, riformare *in toto* l'impugnata sentenza, respingendo le domande attrici; con vittoria di spese, competenze ed onorari anche del doppio grado di giudizio;

(D) Visto altresì l'appello principale promosso da ENAV S.p.A. iscritto al N.R.G. 494/07:



- 1) in principalità,** dichiarare il difetto di legittimazione passiva di essa ENAV S.p.A. in quanto il sinistro aviatorio di cui è causa non rientra nei compiti istituzionali dell'odierna appellante; altresì dichiarando comunque quest'ultima estranea alle domande attrici formulate nei di lei confronti, per l'effetto rigettandole;
- 2) in subordine,** nel merito, respingere comunque qualsiasi responsabilità di ENAV nel sinistro a qualsivoglia titolo invocata;
- 3) in gradato subordine,** respingere, in ogni caso, le domande risarcitorie delle ucraine società attrici in primo grado, attesa l'interruzione del nesso causale, configurandosi *ante omnia* la colpa del Comandante e/o dell'esercente ovvero il caso fortuito alternativamente o come meglio, da soli idonei a causare l'evento, con effetti liberatori di responsabilità vuoi contrattuale vuoi extra contrattuale;
- 4) in ulteriore, gradato subordine,** accertata la carenza di prova a carico delle ucraine società attrici in ordine sia alla presunta corresponsabilità di ENAV S.p.A. sia al *quantm debeatur* richiesto *ex adverso* a titolo di indennizzo, rigettare *in radice* le domande risarcitorie delle attrici medesime in primo grado anche in applicazione dell'art. 1227, II° comma, c.c. ovvero ridurne l'ammontare ad equa e giusta misura ai sensi del I° comma della ricordata norma.



Con vittoria di spese, competenze ed onorari (incluse spese generali, IVA e CAP) di entrambi i gradi di giudizio."

Per s.p.a. AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA:

"Piaccia all'Ecc.ma Corte di Appello adita, *contrariis rejectis*, in accoglimento dell'appello proposto, previa sospensione o revoca della provvisoria eseguibilità della sentenza impugnata e/o previa sospensione dell'esecuzione eventualmente intrapresa, in totale riforma dell'impugnata decisione del Tribunale di Genova del 16/2/2007, n. 551:

1. In via principale, per quanto sopra rigettare tutte le domande proposte da Narodna e Antk O.k. Antonov in quanto inammissibili e/o improcedibili e/o improponibili nei confronti dell'Autorità Portuale, anche per difetto di giurisdizione e/o nullità degli atti introduttivi e/o per difetto di legittimazione passiva di questa e/o per sua assoluta estraneità rispetto ai fatti di causa e/o per caso fortuito e/o per concorso di colpa dell'equipaggio e, in ogni caso, perché infondate in fatto e in diritto, prescritte e comunque non provate ovvero nuove e/o diverse e non proposte nei termini di legge, mandando integralmente assolta APG da ogni domanda avversaria.

2. Sempre in via principale, e per quanto sopra, accertare la violazione da parte del Tribunale delle disposizioni del codice di procedura civile, con particolare, ma non esclusivo riferimento all'art. 112



c.p.c., conseguentemente riformando la sentenza del primo grado rigettando ogni e qualsiasi domanda avversaria.

3. In subordine, salvo gravame, per il solo caso di riconosciuta fondatezza in tutto o in parte delle domande proposte da Narodna e Antonov nei confronti dell'Autorità Portuale di Genova, dichiarare obbligata e condannare Aeroporto di Genova S.p.A., in persona del suo legale rappresentante pro-tempore, a manlevare e tenere indenne l'Autorità Portuale di Genova da ogni conseguente esborso, onere e spesa.

4. Con vittoria di spese, diritti e onorari, nonché delle spese di consulenza tecnica anche del precedente grado.

5. In via istruttoria ammettere il seguente capitolo di prova per interrogatorio di Narodna e Antk Ok Antonov e per testi:

1) Vero che il giorno 19.6.1997, data in cui è avvenuto il sinistro di cui è causa, negli attimi immediatamente precedenti il decollo dell'aeromobile UR-82029 dall'Aeroporto Cristoforo Colombo di Genova non erano visibili stormi di gabbiani o altri volatili in prossimità della pista di decollo e lo stormo che ha determinato l'incidente è arrivato repentinamente ed improvvisamente, senza che nulla potessero le procedure e i dispositivi di sicurezza esistenti per la prevenzione di tali incidenti, che in ogni caso erano regolarmente in funzione.



Si indicano quali testi i Signori Gabriele Campolucci e Fiorenzo Rossi, entrambi domiciliati presso Aeroporto di Genova S.p.A. in Genova e Zamboni Giovanni, domiciliato in Genova, presso Soc. Coop. Lubrani.

Per il denegato caso di ammissione dei capitoli di prova dedotti dall'attrice in primo grado e dall'interveniente in primo grado si indicano in controprova gli stessi testi sopra indicati in prova diretta, che devono intendersi qui richiamati."

Per MINISTERO DEI TRASPORTI - già MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI:

"Voglia codesta Ecc.ma Corte di Appello, in accoglimento del presente appello e in riforma della impugnata sentenza n. 551 del 16 febbraio 2007,

- accertare e dichiarare l'estraneità alla vicenda di cui è causa del Ministero dei Trasporti, avendo questi posto in essere tutti gli atti di competenza finalizzati all'eliminazione delle situazioni di pericolo;

- per l'effetto mandare assolto il Ministero dei Trasporti da ogni avversa pretesa;

In ogni caso:

- accertare e dichiarare che il sinistro di cui è causa è avvenuto per caso fortuito e per l'effetto mandare assolto il Ministero dei Trasporti da ogni avversa pretesa;



In via di stretto subordine, ridefinire la ripartizione interna del debito solidale denegatamente riconosciuto.

Vinte le spese di entrambi i gradi di giudizio."

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

NARODNA STRAKHOVA COMPANIA, società di assicurazione con sede in Kiev (Ucraina), con atto di citazione del 28 febbraio 2001 conveniva in giudizio dinanzi al Tribunale di Genova l'AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, la s.p.a. AEROPORTO DI GENOVA, il MINISTERO DEI TRASPORTI, l'E.N.A.C.- ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE - e la s.p.a. ENAV, esponendo di volersi surrogare nei diritti dell'assicurato ANTK O.K. ANTONOV (Azienda Statale Complesso Tecnico-scientifico Aeronautico O.K. ANTONOV), con sede in Kiev (Ucraina), a cui aveva corrisposto la somma di US dollari 101.985, in quanto ente proprietario e costruttore del quadrigetto AN 124-100, con marche immatricolative UR-82029, danneggiato in conseguenza della collisione con uno stormo di uccelli in volo, verificatasi all'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova alle ore 6,45 del 19/6/1997, allorquando il predetto velivolo, diretto a Karachi, con un carico di due turbine Ansaldo, in fase di decollo, era entrato in collisione con uno stormo di gabbiani, levatisi improvvisamente in volo dalla pista di decollo, sicché il pilota, costretto a una manovra di emergenza, aveva dovuto atterrare undici minuti dopo il decollo, con un motore



fuori uso, una turbina danneggiata e gravi danni alla cellula nonché ai piani orizzontali del veicolo, donde i costi di riparazione per oltre euro 2.500.000,00 e le spese di trasferimento dei ricambi e del personale tecnico addetto alle riparazioni. Secondo la prospettazione dell'attrice l'evento era imputabile a colpa del Direttore dell'aeroporto in relazione alla violazione degli obblighi di diligenza, posti dagli artt. 711 e 725 cod. nav., e/o al mancato funzionamento di idonei sistemi dissuasivi e di allontanamento degli uccelli, constando, comunque, dalla dinamica del sinistro l'inidoneità della pista rispetto alle prescrizioni ICAO, l'organizzazione internazionale attiva nel settore della sicurezza della navigazione aerea.

Alla prima udienza di trattazione, tenutasi il 22/2/2002, interveniva volontariamente in causa ANTK O.K. ANTONOV, chiedendo il risarcimento dei danni patrimoniali non indennizzati dall'assicuratore. Tutte le parti convenute si costituivano in giudizio, ciascuna opponendosi all'accoglimento della domanda attorea, segnatamente, sul presupposto dell'estraneità della vicenda alle proprie competenze.

Le parti attrice e interveniente - in ottemperanza all'ordinanza, pronunciata ai sensi del penultimo comma dell'art. 164 c.p.c., con la quale era stata rilevata la parziale nullità dell'atto di citazione introduttivo e della comparsa di intervento -



provvedevano all'integrazione delle domande mediante la precisazione, quanto ai titoli di responsabilità fatti valere nei confronti di ognuna delle controparti, di volere agire in via risarcitoria ai sensi sia dell'art. 1218 cod. civ. che degli artt. 2043 e 2050 cod. civ. nei confronti del gestore aeroportuale e del soggetto incaricato della sicurezza del volo, nonché a titolo di responsabilità extracontrattuale per omissione dei dovuti controlli nei confronti delle Amministrazioni concedenti e di quelle centrali preposte alla sicurezza del volo.

Veniva autorizzata la richiesta dell'AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, intesa alla chiamata in causa in manleva della s.p.a. AEROPORTO DI GENOVA, la quale concludeva per la reiezione di detta domanda.

Respinte le istanze di ammissione di prove testimoniali, espletata consulenza tecnica d'ufficio, affidata al Comandante Giuliano CURRADO, e acquisito il relativo supplemento, le parti precisavano le conclusioni all'udienza del 13/10/2006 e in quella sede veniva assegnato il termine di legge per la redazione delle comparse conclusionali nonché veniva fissata l'udienza del 20/12/2006 per le eventuali repliche orali ai sensi dell'art. 281 quinquies c.p.c.. Le parti comunicavano previamente le rispettive rinunce alle repliche orali e alla predetta udienza il Giudice "procedeva all'immediato deposito della sentenza completa di motivazione e dispositivo



nei termini dei paragrafi seguenti." (cfr. p. 21 della sentenza di primo grado).

Il primo Giudice, pronunciando sulla questione pregiudiziale di giurisdizione, sollevata dalla difesa erariale in sede di comparsa conclusionale, ha affermato la giurisdizione del giudice ordinario (cfr. pp. 24-28) e ha disatteso la questione preliminare di merito in tema di prescrizione (cfr. p. 28), eccepita dalla convenuta AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA.

In ordine al merito, la *ratio decidendi*, espressa nella gravata sentenza, si é incentrata nella individuazione dell'eziologia dell'evento dannoso, dedotto in giudizio, tale da escludere il fortuito, alla stregua di un percorso tecnico-ricostruttivo delle risultanze processuali direttamente e autonomamente realizzato dal Giudice, in difformità rispetto ai dati e agli esiti delle indagini tecniche d'ufficio, di cui agli elaborati in atti.

La parte della motivazione, articolata alle pagine 66-97, è dedicata al tema dell'avvistabilità dello stormo di gabbiani in volo, affrontato mediante la predisposizione ad opera del Giudice di una tabella di calcolo, e, pur dato atto che tutti gli apparati tecnici di prevenzione e di dissuasione erano in funzione, perviene a identificare nel fattore umano la "falla" organizzativa e a ravvisare una vistosa carenza organizzativa del sistema di sicurezza quanto al servizio di allontanamento dei volatili (affidato



alla concessionaria) e di assistenza al volo (nella responsabilità della società ENAV) relativamente agli operatori di pista e ai quattro operatori della torre di controllo - due operatori radar e due controllori di volo - avuto riguardo all'abituale campo visivo di questi ultimi, costituito dall'immediato asse della pista davanti a loro, ossia a sud, non sussistendo nessun controllo circa la provenienza dei laridi dal lato nord della pista, da reputare il più pericoloso per il notorio spostamento dei gabbiani dalla discarica di Scarpino verso la diga foranea, ubicata a sud della pista aeroportuale, fermo restando che agli operatori radar, aventi le postazioni di lavoro con il medesimo orientamento, era preclusa la visuale della pista perché coperta dagli schermi elettronici.

Conclusivamente sul punto, si sostiene che la previsione organizzativa di un'apposita appendice di sorveglianza "durante il rullaggio e il decollo con l'impiego di personale munito di radio ed armato sul lato nord della pista avrebbe consentito, proprio alla luce dei tempi di volo dello stormo determinati dal C.T.U., una triplice alternativa ispirata a criteri di progressività e maggiore incisività: in primo luogo, ritardare la partenza dell'aeromobile ucraino fin quando lo stormo non avesse completamente liberato l'area; altrimenti, procedere a spari intimidatori contro gli esemplari capi di stormo e gregari; alla mala parata, procedere all'abbattimento degli stessi



capi stormo, una volta giunti troppo a ridosso della pista di volo o mentre sorvolavano la pista stessa. Ed invece chi doveva vedere (dalla Torre) non ha visto; chi ha visto (dalla pista) non era in grado di segnalare il pericolo, perché era lì per diletto e non per ragioni di servizio; chi avrebbe potuto agevolmente vedere (operatori collocati sul lato nord durante il decollo) non c'era proprio, perché non esisteva un simile presidio umano: questo è, in estrema sintesi, il succo dell'incidente aviatorio in esame, per il quale appare davvero fuori luogo parlare di *caso fortuito*."

(cfr. p. 97).

Alla stregua nel percorso argomentativo, come sopra estremamente sintetizzato, con la sentenza in argomento il Tribunale - ritenuto, altresì, sussistere a carico dell'Amministrazione dei Trasporti e dell'ente concedente AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, un *deficit* di vigilanza sulla concreta organizzazione dei servizi di sicurezza e prevenzione da parte dei gestori finali - ha condannato i convenuti AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, s.p.a. AEROPORTO DI GENOVA, MINISTERO DEI TRASPORTI e s.p.a. ENAV, tra loro in solido, al risarcimento dei danni, ragguagliati ai costi del ripristino dell'aeromobile in U.S. dollari 101.985,00, nei confronti dell'attrice NARODNA STRAKHOVA COMPANIA e in U.S. dollari 2.410.759,00 in favore dell'interveniente ANTK O.K. ANTONOV, oltre



interessi, determinati sulla base del tasso ufficiale di sconto federale statunitense per il decennio dal 1997 al saldo effettivo, aumentato di 3 punti percentuali, interessi decorrenti, rispettivamente, nei confronti dell'attrice dal 28/11/2000 e nei confronti dell'interveniente dal 17/12/1997, ripartendo, ai fini del regresso, l'obbligazione risarcitoria nella misura del 7,5% a carico dell'AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, del 35% a carico della s.p.a. AEROPORTO DI GENOVA, del 22,5% a carico del MINISTERO DEI TRASPORTI e del 35% a carico della s.p.a. ENAV, ha statuito sulle spese del giudizio, ivi compresi gli esborsi relativi alla consulenza tecnica d'ufficio e relativo supplemento nonché ai costi di trascrizione e duplicazione, di cui alle udienze del 19 e 20 giugno 2006, e ha respinto le domande proposte dall'attrice e dall'interveniente nei confronti di E.N.A.C.- ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE -, costituito in epoca successiva all'incidente oggetto di causa, dichiarando compensata tra dette parti la metà delle spese del giudizio e ponendo la residua metà a carico solidale dell'attrice e dell'interveniente.

Tutte le parti destinatarie della citata pronuncia di condanna hanno impugnato separatamente detta sentenza n. 551 del 16 febbraio 2007, composta di 159 pagine, recante nella prima pagina l'indicazione "Sentenza a verbale".



La s.p.a. AEROPORTO DI GENOVA, con atto di citazione notificato il 28-29/3/2007, ha interposto appello, iscritto al n. 418/2007 R.G., avverso la citata sentenza, di cui ha chiesto la riforma tramite l'accoglimento delle conclusioni in epigrafe trascritte, all'uopo censurando: l'omessa considerazione dell'attività aviatoria quale attività pericolosa; l'omessa considerazione dei doveri professionali dei Piloti e delle loro conseguenti responsabilità; la ravvisata vistosa slabbratura del sistema di sicurezza; l'errata impostazione circa la qualificazione della figura di esso ente gestore e della nozione di fortuito; la determinazione dell'ammontare della misura risarcitoria liquidata.

Ha assunto il n. 426/2007 R.G. l'impugnazione, notificata il 30/3/2007, proposta dal MINISTERO DEI TRASPORTI, con la quale, a fondamento delle conclusioni sopra riportate, sono stati formulati sei motivi, rispettivamente, vertenti: 1) sul mancato riconoscimento del difetto di giurisdizione del Tribunale ordinario, sotto il profilo che, a prescindere dalla rilevanza pubblicistica dell'attività di vigilanza sulla sicurezza in ordine alla popolazione avicola in prossimità degli aeroporti e sul corretto adempimento delle misure prescritte, era chiaro l'indirizzo giurisprudenziale secondo cui la materia dei pubblici servizi era devoluta alla giurisdizione esclusiva del Giudice amministrativo



(T.A.R. Campania, Napoli, Sez. I, n. 18838 del 2005; T.A.R. Liguria, Genova, Sez. II, n. 737 del 2005; Cass. Sez. Un. nn. 10418, 9601, 7037, 3122 del 2006; Cass. Sez. Un. nn. 1665, 598 del 2005; Cass. Sez. Un. n. 24176 del 2004; Cons. Stato, Sez. IV, n. 6016 del 2005; Cons. Stato, Sez. V, nn. 2461, 1638 del 2005); 2) sull'erroneo riconoscimento della responsabilità in relazione a un evento risultato dovuto al caso fortuito, contestualmente dolendosi l'appellante di irregolarità processuali, enucleate a) nella sovrapposizione della scienza privata del giudice alle risultanze istruttorie, b) nella citazione nominativa di un Autore, in violazione dell'art. 118, comma terzo, c.p.c.; 3) sull'accertamento ipotetico del nesso causale; 4) sulla trasformazione della responsabilità ex art. 2043 cod. civ. in responsabilità oggettiva attraverso una presunzione di colpa in capo all'Amministrazione statale; 5) sull'assenza di omissioni addebitabili a esso MINISTERO DEI TRASPORTI; 6) sulla scorretta ripartizione nei rapporti interni del debito risarcitorio.

Il procedimento di appello recante il n. 455/2007 R.G. è stato instaurato dall'AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, con atto di citazione notificato il 5/4/2007, per il cui tramite la parte appellante ha richiesto la riforma della gravata sentenza, secondo le conclusioni riportate in epigrafe, affidata ai seguenti motivi: 1)



difetto di giurisdizione del Giudice ordinario adito, 2) erroneo riconoscimento della responsabilità delle parti convenute, ivi inclusa essa A.P.G., per erronea esclusione del provato caso fortuito. Mancata valutazione e accertamento della provata colpa dell'equipaggio dell'aereo e conseguente mancato riconoscimento dell'interruzione del nesso eziologico sia ai fini del fortuito che del concorso di colpa, 3) erroneo riconoscimento della responsabilità dei convenuti per asserita carenza dello "human patrol" e della collegata asserita responsabilità di A.P.G. per omessa vigilanza/controllo. Difetto di prova, anche in ordine alla colpa e al nesso causale. Interruzione del nesso causale per colpa del danneggiato. Violazione degli artt. 112 (stante l'accoglimento di domande mai proposte), 115, 116 c.p.c. e 2697 cod. civ. . Erroneo riconoscimento di omissioni di essa AUTORITÀ PORTUALE. Erroneo mancato riconoscimento della domanda di manleva svolta da essa A.P.G. nei confronti della s.p.a. AEROPORTO DI GENOVA e/o erroneo mancato riconoscimento della responsabilità esclusiva di quest'ultima, anche per l'intervenuto trasferimento delle aree dal demanio marittimo al demanio aeronautico prima del sinistro, per l'istituzione nel 1994 delle Autorità Portuali, titolari di competenze differenziate, donde l'inapplicabilità dell'art. 9 della L. n. 156 del 1954, 4) scorretta ripartizione nei rapporti interni del debito risarcitorio, 5)



erroneo rigetto dell'eccezione di domanda nuova sollevata da essa A.P.G. in relazione alla richiesta di rivalutazione monetaria del credito; difetto di prova; in subordine, erronea indicazione dei parametri per il calcolo della rivalutazione monetaria, 6) in ogni caso, mancato riconoscimento della carenza di supporto probatorio in ordine a tutte le domande di NARODNA STRAKHOVA COMPANIA e di ANTK O.K. ANTONOV, ivi inclusa la determinazione dell'ammontare dei danni; violazione degli artt. 2697 cod. civ. e 191 e ss. c.p.c.; violazione dell'art. 281 quinquies c.p.c. e del diritto di difesa.

La s.p.a. ENAV, con atto di citazione notificato il 10-11/4/2007, ha, a propria volta, proposto appello, iscritto al n. 494/2007 R.G., avverso la predetta sentenza, della quale ha chiesto la riforma mediante l'accoglimento delle conclusioni indicate in epigrafe, affidato a sei motivi, enucleati come segue: I) in principalità, difetto di legittimazione passiva e comunque estraneità di ENAV alle domande attoree - in relazione A) ai compiti istituzionali di essa appellante alla stregua delle norme di riferimento, B) alla motivazione resa al riguardo nella gravata sentenza, C) alle pronunce di primo e secondo grado in merito all'episodio di *bird strike* verificatosi nel 1989, D) alle competenze in materia di prevenzione del *bird strike*; II) in subordine, mancanza di responsabilità contrattuale di essa società ENAV, A)



per l'assenza di qualsivoglia forma di rapporto contrattuale con esercenti/vettori, B) per la natura dei servizi ex art. 2.2 lett. a) della L. n. 665 del 1996, consistenti nel servizio di informazione di volo e nel controllo del traffico aereo; III) parimenti in subordine, A) carenza di responsabilità extracontrattuale di essa ENAV e, comunque, B) interruzione del nesso causale per colpa del Pilota e/o dell'esercente; IV) in ulteriore subordine, la causazione dell'evento da caso fortuito; V) in ulteriore, gradato subordine, la non debenza del risarcimento ai sensi dell'art. 1227, comma secondo, cod. civ., ovvero, in estrema ipotesi, la riduzione della misura risarcitoria ai sensi del primo comma della stessa norma; VI) in via di finale, ulteriore, gradato subordine, sul *quantum*, la reiezione della domanda per carenza di prova ovvero la riduzione dell'ammontare a carico di essa ENAV, la rideterminazione del tasso di interesse con l'applicazione dei principi dell'ordinamento italiano, in ogni caso l'esclusione della solidarietà passiva. Le appellate NARODNA STRAKHOVA COMPANIA e ANTK O.K. ANTON, costituendosi nel primo dei procedimenti di appello, ossia nel procedimento iscritto al n. 418/2007 R.G., proponevano impugnazione incidentale instando per l'applicazione dell'anatocismo sugli interessi liquidati, a far data dalla domanda giudiziale fino al saldo e, nell'ipotesi di



accoglimento, anche parziale, del gravame principale chiedevano la rinnovazione della consulenza tecnica d'ufficio e l'ammissione all'esperimento delle istanze istruttorie non accolte in primo grado.

All'E.N.A.C. - ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE - non é stato notificato alcuno degli appelli, principali o incidentali.

Questa Corte, disposta all'udienza del 19/9/2007 la riunione al procedimento n. 418/2007 R.G. dei procedimenti nn. 426/2007 R.G., 455/2007 R.G. e 494/2007 R.G., con ordinanza del 14/16 novembre 2007, sospendeva l'esecutività della sentenza impugnata. Precisate le conclusioni all'udienza del 23/9/2009 e, decorsi i termini per il deposito degli atti defensionali finali, veniva disposta la rimessione delle cause riunite sul ruolo per la rinnovazione della consulenza tecnica d'ufficio espletata nel giudizio di primo grado, come da ordinanza del 3/10 febbraio 2010, testualmente nel senso che: "Considerato: che la questione pregiudiziale di giurisdizione si appalesa suscettibile di essere demandata alla fase decisoria; che la fondamentale esigenza di una compiuta ricostruzione della dinamica concreta del sinistro in tutte le sue componenti si pone come il necessario antecedente rispetto alla disamina della posizione giuridica di ciascuna delle parti; che a ciò non osta la tematica relativa alla legittimazione passiva, prospettata, in particolare,



della s.p.a. E.N.A.V. come eccezione preliminare sotto il profilo delle attribuzioni prefigurate dal complessivo dato costituito dal referente normativo, poiché non esclude - come, segnatamente, rilevato dalla medesima parte alla p. 26 dell'atto di appello - l'ovvia considerazione che là dove *la Torre di controllo abbia visione della presenza di uno stormo di laridi sulla pista ne informi il pilota*, al pari di ogni situazione di pericolo, comunque, riscontrata; che la reiterazione dell'istanza di ammissione di mezzi di prova risulta inaccoglibile, pienamente condividendo il Collegio le valutazioni in termini di irrilevanza ovvero di inammissibilità, al riguardo argomentate nel grado pregresso; che avverso la *ratio decidendi*, espressa nella gravata sentenza in ordine all'eziologia dell'evento dannoso dedotto in giudizio, sulla base di un percorso tecnico-ricostruttivo delle risultanze processuali autonomo rispetto ai dati ed agli esiti delle indagini tecniche d'ufficio, di cui agli elaborati in atti, si incentrano le più incisive e pregnanti contestazioni sollevate dalle parti; che nella suesposta situazione processuale si rende necessaria la rinnovazione della consulenza tecnica d'ufficio, limitatamente agli aspetti tuttora controversi, nel novero dei quali non va ascritta l'installazione ovvero il corretto utilizzo di adeguati sistemi e procedure per la prevenzione del *Bird Strike*; che i profili problematici involgono :a)



le caratteristiche tecniche del velivolo da trasporto coinvolto, il quadrimotore AN 124-100 di derivazione immediata da un velivolo militare - progettato dall'azienda statale O.K. ANTONOV, con sede in Kiev (Ucraina), e dalla stessa costruito nel 1991, avente marche identificative UR 82029 e numero di serie 02-10 - i relativi manuali di volo ed il carico trasportato, due turbine ANSALDO del peso indicato in 382 tonnellate, b) l'avvistabilità o meno dello stormo di gabbiani ad opera, in via alternativa ovvero cumulativa, dell'equipaggio del quadrigetto, del personale della Torre di controllo e degli operatori sulla pista, alla stregua della dettagliata considerazione di tutti i fattori all'uopo rilevanti, di tutte le inerenti implicazioni e, in caso di risposta positiva, delle conseguenze, specie in riferimento ai rimedi concretamente atti ad evitare la collisione, c) la determinazione dell'importo del pregiudizio risarcibile in via diretta nei confronti della ANTK O.K. ANTONOV; che l'ambito oggettuale delle indagini da svolgersi nel contraddittorio delle parti postula un'individuazione tematica tale da consentire al nominando Collegio di C.T.U. la massima ampiezza dell'incarico, comprensivo di qualsiasi profilo d'ordine tecnico reputato meritevole di approfondimento; che, nondimeno, nonostante siffatta peculiare natura connotativa del quesito, come sopra specificato in relazione, appunto, a profili tematici,



appare opportuno sollecitare in proposito l'interlocazione delle parti mediante la fissazione di apposita udienza di trattazione, anteriormente all'avvio delle operazioni tecniche."

Sul quesito, di cui alle pagine da 4 a 6 delle note della s.p.a. ENAV al verbale dell'udienza del 30/6/2010 nonché di cui ai modelli di quesiti formulati negli allegati al verbale della citata udienza dalla s.p.a. AEROPORTO DI GENOVA, dalla NARODNA STRAKHOVA COMPANIA e da ANTK O.K. ANTONOV, è stata espletata la consulenza tecnica d'ufficio dal Collegio di Consulenti, composto dal Generale Alberto NOTARI e dall'Ing. Mauro MARCHIONNI.

Quindi, precisate le conclusioni, così come riportate in epigrafe, e decorsi i termini per il deposito degli atti defensionali finali, ha avuto luogo all'8 maggio 2015 la discussione orale, ai sensi dell'art. 352, comma quarto, c.p.c. . L'espletamento di tale incombenza ha reso necessaria all'udienza medesima un'ulteriore precisazione delle conclusioni, attesa l'impossibilità di costituire il medesimo Collegio, dinanzi al quale le conclusioni erano state già precisate all'udienza del 17/12/2014, per il sopravvenuto trasferimento ad altro ufficio del Consigliere CARDINO, con la contestuale rinuncia di tutte le parti al deposito di ulteriori atti defensionali finali.

MOTIVI DELLA DECISIONE



Rileva preliminarmente il Collegio che riguardo all'E.N.A.C. - ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE - appare appena il caso di sottolineare che trattasi di convenuto destinatario di pronuncia di rigetto della domanda risarcitoria (cfr. Cass. n. 8693 del 2005) e di rammentare che, comunque, come noto, l'obbligazione solidale passiva non comporta, sul piano processuale, l'inscindibilità delle cause né dà luogo a litisconsorzio necessario (tra le più recenti enunciazioni del costante principio, v. Cass. n. 17458 del 2013; Cass. n. 17795 del 2011; Cass. n. 20476 del 2008) di guisa che, nel caso in cui si faccia valere la responsabilità solidale tra coobbligati, si verte in ipotesi di causa scindibile ex art. 332 c.p.c. e in una tale eventualità la notificazione dell'impugnazione alle altre parti non contiene una *vocatio in ius* - come nelle ipotesi di cause inscindibili di cui all'art. 331 c.p.c. - ma ha valore ed efficacia di *litis denuntiatio*, allo scopo di avvertire tutti coloro che hanno partecipato al giudizio di primo grado che, ove intendano proporre impugnazione, dovranno farlo unicamente nel processo instaurato con l'impugnazione principale. La sentenza del giudice di appello che abbia ommesso di disporre la notificazione dell'impugnazione - tuttavia - può essere annullata soltanto se al momento della decisione della Suprema Corte non siano ancora decorsi per la parte pretermessa i termini per l'appello,



mentre, ove essi siano già scaduti, l'inosservanza dell'art. 332 c.p.c. non produce alcun effetto (segnatamente, così, da ultimo, Cass. n. 4571 del 2014; nel medesimo senso, cfr. Cass. n. 7308 del 2007; Cass. n. 6802 del 1999; Cass. n. 6404 del 1998).

Nella disamina della questione pregiudiziale di difetto di giurisdizione dell'A.G.O., respinta dal primo Giudice e coltivata nel presente grado del giudizio dal MINISTERO DEI TRASPORTI e dall'AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, sotto il profilo della generale devoluzione alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo della materia dei servizi pubblici, ivi compreso il risarcimento del danno.

In proposito occorre muovere dalla considerazione che, come chiarito da copiosa giurisprudenza di legittimità, espressasi nella più varia casistica con enunciazioni di principio di generale portata, tali da trascendere le peculiarità del singolo caso deciso, l'attinenza della vicenda alla materia dei servizi pubblici di trasporto non basta, di per sé sola, a rendere applicabile la giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo, quale prevista dal D.Lgs. n. 80 del 1998, art. 33, come modificato dalla riforma del processo amministrativo, di cui alla L. n. 205 del 2000, in particolare con l'art. 7, nel testo risultante dalle sentenze della Corte costituzionale n. 204 del 2004 e n. 191 del 2006).



L'indicata normativa deve essere, infatti, interpretata ed applicata alla luce di quanto, segnatamente, statuito dalla nota sentenza n. 204 del 2004 della Corte costituzionale, secondo cui "La materia dei pubblici servizi può essere oggetto di giurisdizione esclusiva del g.a. se in essa la p.a. agisce esercitando il suo potere autoritativo ovvero, attesa la facoltà, riconosciuta dalla legge, di adottare strumenti negoziali in sostituzione del potere autoritativo, se si vale di tale facoltà (la quale, tuttavia, presuppone l'esistenza del potere autoritativo: art. 11 l. n. 241 del 1990). Ne consegue che va dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'art. 33, comma 1, d.lg. 80 del 1998 come sostituito dall'art. 7 lett. b) l. n. 205 del 2000 nella parte in cui prevede che sono devolute alla giurisdizione esclusiva del g.a. *tutte le controversie in materia di pubblici servizi* anziché le controversie in materia di pubblici servizi relative a concessioni di pubblici servizi, escluse quelle concernenti indennità, canoni ed altri corrispettivi (così come era previsto dall'art. 5 l. n. 1034 del 1971) ovvero relative a provvedimenti adottati dalla p.a. o dal gestore di un pubblico servizio in un procedimento amministrativo disciplinato dalla l. n. 241 del 7 agosto 1990, ovvero ancora relative all'affidamento di un pubblico servizio, ed alla vigilanza e controllo nei confronti del gestore (così come era previsto



dall'art. 33, comma 2, lett. c) e d). Va altresì dichiarata l'illegittimità costituzionale del comma 2 della norma in esame."

L'ermeneutica giurisprudenziale di legittimità, con peculiare riferimento al caso che ne occupa - consistente nell'azione risarcitoria, proposta sia a titolo contrattuale che extracontrattuale dall'ente proprietario del velivolo, utente del servizio aeroportuale, e nell'azione di rivalsa dell'assicuratore - ha enucleato il discrimine tra le giurisdizioni in base al seguente criterio: "Ai fini del riparto di giurisdizione in materia di servizi pubblici - siano essi dati, o meno, in concessione - occorre distinguere tra la sfera attinente all'organizzazione del servizio e quella attinente ai rapporti di utenza. Ne consegue che, in ipotesi di azione risarcitoria proposta nei confronti dell'ente gestore del servizio, sussiste la giurisdizione del giudice ordinario se non si controverte dell'esercizio o del mancato esercizio del potere amministrativo o, comunque, di comportamenti anche mediatamente riconducibili all'esercizio di tale potere, ma l'utente proponga l'azione risarcitoria con riferimento ai danni derivanti dal cattivo funzionamento dell'erogazione del servizio." (segnatamente, così Cass. Sez. Un. n. 24467 del 2013; Cass. Sez. Un. n. 7043 del 2013), con la precisazione che: "L'inosservanza da parte della p.a., delle regole



tecniche o dei canoni di diligenza e prudenza nella gestione dei propri beni può essere denunciata dal privato davanti al giudice ordinario non solo per conseguire la condanna della p.a. al risarcimento dei danni, ma anche per ottenerne la condanna ad un *facere*, tale domanda non investendo scelte ed atti autoritativi della p.a., ma un'attività soggetta al rispetto del principio del *neminem laedere*." (in particolare, v. Cass. Sez. Un. n. 22116 del 2014; Cass. Sez. Un. n. 20571 del 2013).

Disattesa, pertanto, detta questione pregiudiziale, parimenti insuscettibile di essere condivisa si appalesa la questione processuale, consistente nella violazione dell'art. 281 quinquies c.p.c. e del diritto di difesa, prospettata dall'appellante AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, la quale ha rilevato che il primo Giudice ha ritenuto di procedere ai sensi della disposizione processuale testé richiamata, implicante la rinuncia alle repliche scritte, senza, peraltro, rispettarne le modalità per avere depositato una sentenza articolatissima, così violando sostanzialmente il diritto di difesa.

Infatti, siffatta tesi involge una tematica, in ordine alla quale il dibattito non è più attuale, avendo la giurisprudenza di legittimità, con l'avallo della dottrina, ormai da tempo puntualizzato che l'art. 281 quinquies c.p.c., introdotto dal D.Lgs. n. 51 del 1998, prevede due modelli di decisione davanti al



Tribunale in composizione monocratica - al quale si aggiunge quello esclusivamente orale consentito dal successivo art. 281 sexies -, l'uno secondo lo schema della trattazione completamente scritta, comportante lo scambio delle comparse conclusionali e delle memorie di replica e il deposito della sentenza entro trenta giorni dalla scadenza del termine per il deposito delle memorie, e, l'altro, secondo lo schema della trattazione mista, il quale prevede, su richiesta di una delle parti, lo scambio delle sole comparse conclusionali, la fissazione di un'udienza per la discussione della causa e il deposito della sentenza entro i trenta giorni successivi a tale udienza.

Sebbene per motivi di coerenza con la riforma procedimentale introdotto dalla L. n. 353 del 1990 sia stata esclusa la possibilità di disporre d'ufficio la trattazione mista, è di chiara evidenza che la sua adozione, anche se non richiesta da una delle parti, non è suscettibile di ledere il principio del contraddittorio o il diritto di difesa, trattandosi di un modello discrezionalmente ritenuto dal legislatore sotto tali profili del tutto equipollente alla trattazione scritta, ma si risolve in un'irregolarità che non trova alcuna sanzione nell'ordinamento. (così Cass. n. 13226 del 2005).

Alla disamina delle proposte impugnazioni principali occorre ancora premettere che, come noto, in



applicazione del principio processuale della *ragione più liquida* - desumibile dagli artt. 24 e 111 Cost. - deve reputarsi consentito al giudice esaminare un motivo di merito, suscettibile di assicurare la definizione del giudizio, anche in presenza di una questione pregiudiziale, (*ex plurimis* v. Cass. n. 5264 del 2015; Cass. n. 5245 del 2015, in motivazione; Cass. n. 444 del 2015, in motivazione; Cass. n. 26242 del 2014, in motivazione; Cass. n. 25245 del 2014, in motivazione; Cass. Sez. Un. n. 9936 del 2014; Cass. n. 12002 del 2014), e che la sostituzione del profilo di evidenza a quello dell'ordine delle questioni da trattare, di cui all'art.276 c.p.c., in una prospettiva aderente alle esigenze di economia processuale e di celerità del giudizio, costituzionalizzata dall'art. 111 Cost., induce a identificare il motivo di merito di immediata soluzione nella verifica fattuale della fattispecie costitutiva del diritto controverso mediante la ricostruzione dell'eziologia dell'evento, con assorbimento della cognizione relativa a ogni altra questione, ivi comprese le questioni preliminari di merito, nel cui novero, segnatamente, rientra l'eccezione di difetto di legittimazione passiva, dedotta in principalità dall'appellante s.p.a. ENAV. Il punto di partenza del percorso argomentativo seguito dal Collegio è costituito dal riconoscimento, espresso nella gravata sentenza, conformemente a



quanto riscontrato dal C.T.U., che all'epoca dei fatti di causa l'aeroporto di Genova era dotato di tutti i presidi di prevenzione in ordine al fenomeno del *Bird Stryke*, previsti dalle fonti normative, tra i migliori in Italia e nella media degli aeroporti europei, e che detti sistemi erano funzionanti (come, d'altronde, esplicitato nelle conclusioni della relazione di consulenza tecnica d'ufficio e del relativo supplemento, espletati nel grado pregresso).

In tale contesto, la preoccupazione, resa evidente dal passo della motivazione della decisione di primo grado, là dove leggesi testualmente che: "E tuttavia non ci si può nascondere che il complesso armamentario di apparati tecnici di scoperta e dissuasivi in servizio presso lo scalo genovese nel giugno 1997, via via implementato nel corso degli anni dal 1989 in avanti ed adeguatamente descritto nella precedente sintesi delle evidenze peritali, non è stato in grado di scongiurare il ripetersi di un grave *bird stryke* nel nostro aeroporto, otto anni dopo l'incidente dell'aereo postale inglese, con l'analogo ed anzi maggiore rischio corso per le delegazioni del Ponente cittadino di caduta su di esse di un aeromobile." (cfr. p. 61), non può valere ad alterare sul versante giuridico l'oggettivo, intrinseco significato dell'anzidetto, incontrovertito dato di partenza.

In particolare, sia nella relazione supplementare del 16/1/2006 che in sede di dichiarazioni verbalizzate



all'udienza del 20/6/2006 il C.T.U. ha inequivocabilmente ricondotto l'evento in questione nell'ambito di operatività della fattispecie del caso fortuito, come espressamente indicato nella stessa sentenza impugnata (cfr. p. 65); infatti, gli Allegati 7 e 8 alla relazione tecnica suppletiva riportano i grafici del decollo del velivolo con i tempi di avanzamento nella pista e il percorso verso la pista dello stormo dei gabbiani provenienti dalla spiaggia prospiciente il torrente Varenna e/o dal Porto Petroli in base alla duplice ipotesi, relativa alla velocità di 50 Km/h e a quella di 30 Km/h (quest'ultima reputata più appropriata dal C.T.U., essendosi trattato di esemplari giovani e, quindi, di un volo "un pò casuale"), con la contestuale rappresentazione nell'Allegato 7 della visuale dalla Torre di Controllo sulla pista di decollo e sul Porto Petroli. Alla stregua di siffatta ricostruzione risulta che lo stormo di laridi é divenuto visibile dal velivolo solo nell'ultima quindicina di secondi precedenti all'impatto (cfr. p. 10), valendo una similare tempistica, pari a circa tredici secondi, per l'avvistamento da parte dell'operatore di Torre, con la conseguenza che lo scarso tempo disponibile non avrebbe permesso alcun intervento sul decollo del velivolo (cfr. p. 11).

Orbene, la suesposta ricostruzione della dinamica dell'evento si appalesa rispondente ai caratteri



connotativi, elaborati da dottrina e giurisprudenza, dell'esimente da responsabilità ai sensi dell'art. 2050 cod. civ. - titolo di responsabilità ravvisato dal Tribunale -, per essere stata fornita in causa la dimostrazione positiva dell'adozione di tutte le misure idonee a evitare l'evento produttivo del danno, in base al principio secondo cui: "Osserva preliminarmente questa Corte che la responsabilità ex art. 2050 c.c. rientra nelle figure di responsabilità oggettiva, vale a dire quelle forme di responsabilità che prescindono dalla colpa del responsabile. La responsabilità viene fatta gravare su chi ha posto in essere l'attività, senza riguardo all'eventuale colposità del proprio comportamento, come nell'ipotesi di cui all'art. 2051 c.c..

Pur differenziandosi le norme in esame per il fatto che in un caso il danno deriva dall'attività e nell'altro dalla cosa, nulla esclude che il danno sia imputabile al soggetto, quale esercente un'attività pericolosa e quale custode di una cosa. Pertanto, al di là delle opinioni profilatesi in dottrina e in giurisprudenza, sarà compito dell'interprete valutare caso per caso l'operatività della presunzione di responsabilità prevista dall'art. 2050 c.c. piuttosto che quella di cui all'art. 2051 c.c., ricorrendo in particolare modo al carattere dinamico dell'attività o statico della res custodita.



2.2. L'esercente l'attività pericolosa è assoggettato alla presunzione di responsabilità ai sensi dell'art. 2050 c.c. in relazione ai danni cagionati nello svolgimento dell'attività, presunzione che lo stesso può vincere fornendo la dimostrazione di avere adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno. Nella scelta di tali misure, egli dispone di un certo margine di discrezionalità, da esercitare facendo uso della normale prudenza e tenendo conto dello sviluppo della tecnica e delle condizioni pratiche in cui si svolge l'attività. Siffatta discrezionalità, peraltro, viene meno quando è la legge ad imporre l'obbligo di adottare talune misure. Pertanto, la presunzione di responsabilità opera nei confronti dell'esercente l'attività pericolosa che abbia adottato misure diverse da quelle prescritte da norme legislative (o regolamentari), senza che vi sia alcuna possibilità, in tal caso, di valutarne l'idoneità (Cass. 02/03/2001, n.3022.).

3.1. Sennonché, pur versandosi in ipotesi di presunzione di responsabilità e non di presunzione di colpa, essa pur sempre presuppone il previo accertamento dell'esistenza del nesso eziologico - la prova del quale incombe al danneggiato - tra l'esercizio dell'attività e l'evento dannoso, non potendo il soggetto agente essere investito da una presunzione di responsabilità rispetto ad un evento che non è ad esso riconducibile.



In tema di illecito aquiliano (anche nelle ipotesi di responsabilità oggettiva), perché rilevi il nesso di causalità tra un antecedente e l'evento lesivo deve ricorrere la duplice condizione che si tratti di un antecedente necessario dell'evento, nel senso che questo rientri tra le conseguenze normali ed ordinarie del fatto, e che l'antecedente medesimo non sia poi neutralizzato, sul piano eziologico, dalla sopravvenienza di un fatto di per sé idoneo a determinare l'evento (Cass. 15/02/2003, n. 2312; cfr. Cass. n. 10382/2002).

Ne consegue che, anche nell'ipotesi in cui l'esercente dell'attività pericolosa non abbia adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno, realizzando quindi una situazione astrattamente idonea a fondare una sua responsabilità ex art. 2050 c.c., la causa efficiente sopravvenuta, che da sola sia stata idonea a causare l'evento, recide il nesso eziologico che si sarebbe innestato tra l'attività pericolosa stessa, esercitata in assenza di misure di cautela idonee, e l'evento, se questa causa sopravvenuta è idonea a determinare l'evento in via esclusiva, costituendo - invece - causa concorrente, se l'evento dannoso si ricolleggi eziologicamente ad entrambe le cause (cioè all'attività pericolosa, in assenza di idonee cautele, ed alla causa sopravvenuta).

3.2. Questa causa sopravvenuta deve avere i requisiti del caso fortuito (eccezionalità ed oggettiva



imprevedibilità), che, sebbene espressamente previsto come causa liberatoria solo nell'ipotesi di cui agli artt. 2051 e 2052 c.c., in effetti rileva in ogni ipotesi di responsabilità oggettiva, sulla base del principio generale che anche in queste ipotesi di responsabilità è necessario il nesso eziologico tra il fatto generatore e l'evento dannoso.

La rilevanza del fortuito attiene, infatti, al profilo causale, in quanto suscettibile di una valutazione che consenta di ricondurre all'elemento esterno, anziché all'attività pericolosa, che ne è fonte immediata, il danno concretamente verificatosi.

Anche il fatto del danneggiato o del terzo può integrare il caso fortuito e quindi produrre effetti liberatori, sempre che per la sua incidenza e rilevanza sia tale da escludere, in modo certo, il nesso causale tra attività pericolosa e l'evento e non già quando costituisce elemento concorrente nella produzione del danno, inserendosi in una situazione di pericolo che ne abbia reso possibile l'insorgenza a causa della inidoneità delle misure preventive adottate.

3.3. L'accertamento concernente il rapporto eziologico, la natura della attività e l'idoneità delle cautele prescritte dalla norma integra un'indagine di fatto riservata al giudice del merito, il cui apprezzamento si sottrae al sindacato di questa corte, se fondato su argomentazioni immuni da vizi



logici ed errori di diritto. (Cass. 29/04/1991, n. 4710; Cass. n. 5484/1998; Cass. 17/07/2002, n. 10382)." (così Cass. n. 8457 del 2004, in motivazione; nel medesimo senso *ex plurimis* v. Cass. n. 24549 del 2013).

A escludere l'anzidetta esimente il Tribunale è pervenuto, come si è detto nella parte della presente sentenza relativa allo svolgimento del processo, a seguito di una sorta di "indagine tecnica" autonomamente effettuata dal Giudice mediante la predisposizione di una propria tabella di calcolo contenente i dati reputati rilevanti ai fini dell'avvistabilità, (cfr. pp. 84-88 della sentenza), ancorché scontanti "naturalmente un certo tasso di artigianalità" (cfr. p. 89), alla stregua della quale, affermato che "non sempre quanto si fa *normalmente*, in via di abitudine e di prassi corrisponde anche al pieno rispetto della regola precauzionale che ci si può e ci si deve attendere da operatori professionali" (cfr. p. 89), si è asserito che: "Proprio dall'ispezione della pista aeroportuale e della torre di controllo, condotta verificando le posizioni che avevano gli operatori sentiti nella sede peritale (e risentiti sul posto dallo scrivente), è emersa perciò una vistosa slabratura del sistema di sicurezza: nel senso che nelle fasi precedenti l'involò degli aeromobili non esiste un monitoraggio costante dei movimenti dei laridi da monte a mare e viceversa,



movimenti che avvengono con buona frequenza soprattutto in certe fasce orarie attraversando la pista aeroportuale dall'area portuale alla diga foranea esterna. Infatti il pattugliamento della pista ad opera della cooperativa di guardianaggio convenzionata avviene prima, ma non durante l'involò, ed il controllo dalla posizione sopraelevata della Torre cede in realtà il passo all'osservazione diretta del solo velivolo durante il rullaggio (oltre che al riscontro continuo degli apparati tecnici in consolle), il che è abbastanza impegnativo ma non comporta l'*impossibilità materiale* di percepire le minacce sopraggiungenti sotto forma di stormi di gabbiani in arrivo da nord, la cui sagoma bianca spicca oltremodo nitida contro il colore rigetto (*rectius: grigetto*)-plumbeo dell'area portuale." (cfr. pp. 89-90).

Da tale ricostruzione è stata ricavata in sentenza "una carenza organizzativa vistosa e contrastante con le regole precauzionali contenute - quanto meno - nelle circolari n. 1 del 31.5.1994 e n. 4 del 25.10.1994 della Direzione Circostrizionale di Aeroporto, le quali sostanzialmente imponevano un adeguato coordinamento tra il personale di assistenza al volo e gli incaricati della sicurezza collegati al gestore aeroportuale, con obbligo di immediata comunicazione dei fattori di rischio anche per bloccare per tempo gli aeroplani." (cfr. p. 91) e da



ciò, secondo il primo Giudice, la conferma della prospettazione, anticipata alla p. 62 della sentenza, per cui: "In breve, *quello che ha fatto cilecca*, nel secondo episodio del 19.6.97, è stato il fattore umano probabilmente a causa dell'esagerata ed esclusiva fiducia riposta negli apparati tecnici di avvistamento e scoperta: non ci si spiega altrimenti *la falla* nell'organizzazione della sicurezza del volo che meglio si illustrerà in appresso.", contestualmente ascritta a una "fiducia *tardopositivistica* nelle macchine ed apparati in parte non meritata."

Lo sviluppo argomentativo articolato nella gravata sentenza prosegue con la considerazione che: "non basta parlare della *materiale ed agevole avvistabilità* dei gabbiani e delle procedure di avvistamento e di dissuasione violate, individuandone la fonte precettiva: si deve aggiungere che l'incidente aviatorio in esame era anche obiettivamente *evitabile*." (cfr. p. 94), desunta dell'opinione, secondo cui i gabbiani non potevano costituire una massa invisibile, attesa la loro consistenza numerica, il colore, la conformazione dello stormo, le condizioni di luminosità non ostative all'avvistamento e il fatto che il volo dei laridi verso il punto di impatto non sarebbe stato istantaneo, ma il trasferimento, in quanto non favorito dal vento spirante da sud ovest per 220-270 gradi, si sarebbe protratto per un apprezzabile lasso di tempo, compreso



tra un minimo di un minuto e mezzo fino a un massimo di tre minuti (cfr. pp. 94-96 della sentenza).

Orbene, ad un mero vaglio logico - al di là della scarsa pregnanza dell'elemento cromatico, soggettivamente ideato in sentenza - il tempo impiegato dai gabbiani per raggiungere dal Porto Petroli o dalla foce del torrente Varenna, il Raccordo 5, come sopra stimato dal C.T.U. incaricato in primo grado, costituisce un dato che non interferisce con l'effettiva avvistabilità dello stormo, che, come si è detto, il medesimo C.T.U. ha, incontestatamente, accertato essere divenuto visibile dal velivolo solo nell'ultima quindicina di secondi precedenti all'impatto, valendo una similare tempistica, pari a circa tredici secondi, per l'avvistamento da parte dell'operatore di Torre, con la conseguenza che lo scarso tempo disponibile non avrebbe permesso alcun intervento sul decollo del velivolo.

Infine, nel novero dei fattori, reputati dal primo Giudice privi di rilevanza causale in ordine all'evento, figura la problematica del peso al decollo dell'aeromobile, esaminata dal C.T.U., il quale, come indicato nella gravata sentenza (cfr. p. 110), aveva reputato congruo nella relazione di consulenza tecnica d'ufficio il peso di t. 382 al decollo, mentre nel supplemento di consulenza tecnica d'ufficio aveva fatto riferimento ad un sovrappeso, che avrebbe dovuto



sconsigliare il decollo oltre le t. 330 di carico ammissibili per l'atterraggio.

Tale conclusione appare raggiunta nella pronuncia impugnata in base a un triplice ordine di considerazioni, afferenti, in primo luogo alla compatibilità di t. 382 al decollo con i limiti di peso ancora superiori, pari a t. 392 previsti dal registro di immatricolazione dell'aeromobile, inoltre, alla previsione del decremento ponderale dovuto al consumo di combustibile, programmato per il viaggio alla volta della Turchia, e, infine, al ritorno a terra dell'aereo con t. 375 di peso mediante "una semplice maggior sollecitazione dell'impianto frenante, che ha dovuto essere raffreddato con getti d'acqua sui ceppi, ma è riuscito a compiere un atterraggio perfetto nei limiti della disponibilità della pista." (cfr. p. 113)

A fronte del suesposto contenuto decisivo, del tutto peculiare, questa Corte di merito ha reputato assolutamente necessario sottoporre al vaglio di un Collegio di C.T.U. la ricostruzione tecnica della dinamica del fatto, direttamente effettuata dal primo Giudice, al pari degli ulteriori, richiamati passaggi argomentativi nella sentenza impugnata, non supportati da alcun riscontro tecnico d'ufficio raggiunto nella dialettica processuale.

Anticipando l'espositiva di cui *infra*, devesi evidenziare che tutti gli anzidetti profili,



costituenti il tessuto strutturale della motivazione della decisione impugnata, sono stati completamente smentiti a seguito dell'espletamento delle indagini tecniche disposte da questa Corte, pienamente concordanti con le conclusioni raggiunte dal C.T.U. incaricato nel grado pregresso, alla stregua dei quali esiti è risultata univocamente esclusa sia la visibilità che l'evitabilità del pericolo costituito dallo stormo di laridi in volo.

In particolare, nel novero dei quesiti sottoposti all'esame del Collegio dei Consulenti Tecnici, di dirimente rilievo ai fini del decidere in riferimento all'impianto ricostruttivo della dinamica fattuale, di cui alla pronuncia di primo grado, è il quesito sub (b), concernente "i requisiti di visibilità dello stormo dei laridi anche tenuto conto delle competenze dei singoli soggetti coinvolti e professionalmente operanti al momento del sinistro".

Invero, premesso, in particolare, che in ordine alle condizioni meteorologiche, attestate dalla documentazione fornita dal Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica (allegato 3), "si ottiene conferma di quanto già affermato in primo grado (sono significative le foto in allegato 8 alla relazione finale di primo grado del Com.te Currado):

- in zona: tempo molto perturbato
- sull'aeroporto: cielo coperto, pioggia recente, condizioni di luce crepuscolari (prevalenza dei toni



grigi)." (cfr. pp. 10 e 11 della relazione di consulenza tecnica d'ufficio depositata il 21/12/2012), estremamente chiaro appalesa quanto segue: "Più in dettaglio:

- Il decollo dell'AN 124 (piuttosto rumoroso come dimostra il diagramma posto in allegato 16) era il terzo della giornata ed era stato preceduto, circa trenta minuti prima, dal volo 9090 diretto a Parigi (cit. Allegato 7).
- L'unità in servizio di allontanamento volatili, attiva dalle 05:00 UTC, aveva compiuto ben due giri di ronda come testimonia la dichiarazione dell'operatore, sig. Zamboni, di cui non si ha motivo di dubitare, senza rilevare la presenza di volatili.
- Esaminando più attentamente il caso che vede gli uccelli provenire dall'esterno dell'aeroporto rileviamo che l'addetto all'unità di allontanamento non è stato in condizione di avvedersi del rischio di possibile interferenza con il velivolo in decollo.

La TWR non avrebbe potuto riportare al pilota la presenza dei volatili perché ciò non è previsto da alcuna norma ne procedura (vds all 17, compiti ed attribuzioni dei servizi ATS con particolare riferimento alla TWR). Laddove avesse dovuto intervenire, non avrebbe dovuto riportare al pilota la presenza dei volatili ma bensì, come da procedura



vigente (si vedano le disposizioni adottate in proposito dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dell'Aviazione Civile; Relazione Finale di primo Grado del Com.te Currado, allegati da n. 23 a n. 32) avrebbe dovuto essere ravvisata dal personale del Gestore Aeroportuale addetto circa l'inagibilità della pista per presenza volatili, sospendendo i decolli e gli atterraggi ovvero revocando, ma solo qualora non ancora in corso, l'autorizzazione al decollo già emessa; in tale ultimo caso, cioè a corsa di decollo iniziata, la TWR dovrebbe assolutamente tacere.

Nel nostro caso, la corsa di decollo, secondo la ricostruzione presentata in primo grado (allegato 18) è durata circa 50" e la V1 (velocità di decisione) è stata raggiunta dopo circa 46", (tempo limite per applicare la procedura di Rejected Takeoff). Per facilitare la comprensione nel citato allegato 14 sono stati posti su una cartina in scala dell'aeroporto tutti i punti di cui abbiamo detto oltre a quelli illustrati nella relazione di primo grado. Possiamo ora dire che, al punto A, lo stormo di lari di si trovava a circa 38" dall'impatto (non era visibile dalla TWR); da quel momento, fino alla V1 (punto C) raggiunta a circa 300 mt. dall'impatto, l'unica possibilità rimasta era l'avvistamento da parte del pilota che i fatti dimostrano non essere avvenuto.

Nel caso dell'addetto all'unità di allontanamento, posizionato al punto Z nella piantina, possiamo



convenire che egli avrebbe dovuto innanzitutto vedere i gabbiani (rammentiamo le condizioni di luce del momento), interpretarne le intenzioni (è difficile credere che tutti i gabbiani del porto attraversino la pista in quella precisa zona), calcolarne la traiettoria e valutare il rischio, quindi avrebbe dovuto chiamare in TWR per dichiarare l'inagibilità dell'aeroporto, e solo a quel punto il controllore, mettendosi in contatto con il pilota, avrebbe dovuto sospendere il decollo; infatti l'unità di allontanamento volatili non dispone di radio aeronautica terra/bordo/terra, ma solo di radio su frequenze terrestri (ed è giusto che sia così: si vedano le disposizioni adottate in proposito dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dell'Aviazione Civile allegati da n. 23 a n. 32 alla Relazione Finale di 1° Grado del Com.te Currado) quella è l'unica possibilità a disposizione delle unità di allontanamento indipendentemente dal numero di operatori che la compongono. Ogni altra ipotesi apre il campo a scenari molto confusi e contrari ai principi della sicurezza del volo.

Si può così concludere affermando che lo stormo di laribi è stato visibile negli ultimi secondi precedenti l'impatto e la sua avvistabilità non è stata agevole sia per la provenienza sia per le condizioni di luce e che i soggetti interessati hanno agito in conformità ai propri doveri.



Quand'anche i gabbiani fossero stati visti nell'attimo in cui sono apparsi, lo scarsissimo tempo a disposizione per l'elaborazione del dato (sono in rotta di collisione), la posizione (e la velocità) dell'aeromobile, il rischio di aggravare la situazione, hanno razionalmente precluso ogni intervento che, come detto, non era previsto (anzi è escluso) dalle norme ICAO e, comunque, anche laddove ipotizzato, non avrebbe portato ad alcuna diversa conclusione.

Il CTP Antonov risponde in maniera articolata ricorrendo spesso al c.d. caso *TNT* relativo ad un bird strike avvenuto pochissimi anni prima e ampliando il campo di indagine ad ipotesi di soluzioni da adottare per combattere il fenomeno delle collisioni con volatili." (cfr. pp. 21-24 della relazione tecnica d'ufficio in argomento. Si rinvia, inoltre, alle "Conclusioni", di cui al par. 5, pp. 33-34, e alle "Considerazioni Generali", esposte sub par. 6, pp. 34-36, dell'elaborato tecnico medesimo).

A questo punto il Collegio reputa necessario sgomberare definitivamente il campo della presente analisi da qualsiasi riferimento al caso *TNT*, occorso verso le 21 del giorno 7 giugno 1989 allorquando l'aeromobile Bae 146-2000 QT con serie E 2100 e sigla di registrazione G-N-TNT-J, in fase di decollo dall'aeroporto di Genova, era venuto a collisione con uno stormo di gabbiani, definito con sentenza di



questa Corte n. 80 del 2 dicembre 2004/2 febbraio 2006.

Ciò in quanto - a prescindere dall'ovvia considerazione che un qualsiasi evento é insuscettibile di essere valutato alla stregua di quanto accertato riguardo a un diverso accadimento - dalla lettura della citata decisione consta all'evidenza che nessuna attinenza sussiste tra detti contesti, essendosi in allora trattato, in fatto, di uno stormo levatosi in volo dalla pista ove stazionava in precedenza, non visibile ai piloti a causa dell'oscurità, e che, soprattutto, in quel caso, a differenza di quanto pacifico nella specie, furono espressamente accertate "l'insufficienza delle strutture di allontanamento dei volatili dalle piste dello scalo genovese e le carenze organizzative dell'intero plesso amministrativo che avrebbe dovuto occuparsi della prevenzione in questo genere di sinistri" (cfr. par. 3.1.3 della citata sentenza di appello).

Da ultimo, tornando al caso attualmente all'esame di questa Corte territoriale, occorre segnalare che la gravata sentenza ha ricevuto, altresì, smentita là dove, ancora una volta in difformità dalle risultanze delle indagini tecniche espletate, è stato reputato privo di rilevanza causale in ordine all'evento il peso al decollo dell'aeromobile.



In effetti, devesi dare atto che soltanto nel corso delle indagini tecniche espletate nel presente grado del giudizio, in particolare, é stata acquisita, tramite ANTONOV e sull'accordo di tutte le parti, quanto ai dati di carico, funzionalmente alla massima chiarezza sull'effettivo peso al decollo del velivolo, la documentazione, allegata sub 6), nonché è stato acquisito l'AFM (Airplane Flight Manual), consistente nel documento approvato dall'autorità aeronautica nazionale, che descrive l'aeromobile, i suoi limiti, le sue prestazioni, le procedure normali e di emergenza, integrato da un OM (Operations Manual) e da un WB (Weight and Balance Manual) (cfr. pp. 9, 10, 12 della relazione tecnica d'ufficio depositata il 21/12/2012).

Sugli ulteriori quesiti, maggiormente significativi - del seguente testuale tenore: "(a1) se la pianificazione del volo era stata predisposta dal Comandante del velivolo nel rispetto della vigente normativa internazionale con particolare riferimento alla consultazione delle pubblicazioni idonee ad acquisire la dovuta cognizione del materiale informativo ufficialmente dedicato all'aeroporto di Genova con riferimento al fenomeno del bird strike, (a2) se in base ai requisiti di prudenza e diligenza professionale il peso complessivo dell'aeromobile (carico, carburante, equipaggio e quant'altro), la lunghezza dello stato della pista, le condizioni



meteorologiche le caratteristiche dall'aeroporto di Genova descritte nella normativa è nelle pubblicazioni cognitive inerenti il fenomeno di bird strike, nonché le caratteristiche dimensioni dell'aeromobile Antonov 124 in rapporto al Manuale di Volo, erano o meno tali da permettere ovvero comunque consigliare come opportuno al Comandante il decollo del velivolo nel momento in cui il medesimo è stato deciso, (a3) se in base alla ricostruzione della dinamica del sinistro, della provenienza e velocità dello stormo di laridi e della *velocità di decisione* prevista dal Flight Manual nelle condizioni aero-cargonavigabilità di cui al precedente punto (a2), il Comandante del velivolo avrebbe potuto eseguire in sicurezza un *rejected take-off.*", (a4) se nell'ipotesi in cui il velivolo avesse trasportato una sola delle due turbine e così migliorate le condizioni di aero-cargonavigabilità sarebbe stato possibile un aborto di decollo e se in quest'ultimo caso avrebbe potuto evitare l'impatto con i laridi o comunque limitarne i danni -, il Collegio dei C.T.U., sulla base di indagini precise, tecnicamente riscontrate, chiaramente esposte e, quindi, del tutto condivisibili: sub (a1), dato, segnatamente, atto che erano disponibili le informazioni sull'aeroporto e che esse dovevano essere acquisite dall'equipaggio dell'aeromobile, limitatosi, invece, ad acquisire informazioni incomplete, ha concluso nel senso che dal Comandante "la



pianificazione del volo non è stata eseguita con la dovuta professionalità e con la dovuta perizia e, quindi, non conformemente alle norme cogenti di riferimento" (cfr. pp. 13-15); sub (a2) ha risposto che: "In definitiva, la combinazione di una pianificazione da rivedere e la parziale ignoranza della situazione dell'aeroporto porta a concludere che, in quelle condizioni, non era opportuno né consigliato in quanto pianificato in violazione della normativa vigente, né il decollo né lasciare l'area di parcheggio per raggiungere la pista. (Questo a prescindere dal pericolo di bird strike)." (cfr. pp. 15-17); sub (a3) ha concluso nel senso che: "Nelle condizioni aero-cargonavigabilità accertate (principalmente peso del velivolo, lunghezza della pista e condizioni meteo) riteniamo che il rejected take-off (aborto di decollo) non sarebbe stato possibile nel rispetto dei margini di sicurezza previsti dalla norma e riportati nel Manuale di Volo." (cfr. pp. 17-19); sub (a4) ha conclusivamente affermato che: "Quanto detto porta a concludere che la riduzione del 50% del carico avrebbe migliorato le prestazioni di decollo, consentendo di percorrere una minor distanza al suolo e di ottenere un rateo di salita più favorevole, utile a raggiungere il punto di impatto in anticipo e ad una nuova quota superiore. È altamente probabile, ancorché non certo, che la nuova condizione sarebbe stata utile ad evitare del tutto



l'impatto, ma sicuramente questo sarebbe avvenuto in zone lontane dagli apparati propulsori ed avrebbe causato danni di minore entità." (cfr. pp. 20-21).

Da quanto precede discende l'accoglimento nel merito delle proposte impugnazioni, con assorbimento del gravame incidentale proposto dalle appellate NARODNA STRAKHOVA COMPANIA e ANTK O.K. ANTON, e la conseguente riforma della sentenza impugnata mediante la reiezione della domanda, proposta dall'attrice NARODNA STRAKHOVA COMPANIA, società di assicurazione con sede in Kiev (Ucraina), intesa alla surroga nei diritti dell'assicurato ANTK O.K. ANTONOV (Azienda Statale Complesso Tecnico-scientifico Aeronautico O.K. ANTONOV), con sede in Kiev (Ucraina), nei limiti della somma corrisposta, pari a US dollari 101.985, nonché mediante la reiezione della domanda, proposta dalla parte interveniente volontaria ANTK O.K. ANTONOV, intesa al risarcimento dei danni patrimoniali non indennizzati dall'assicuratore.

In ordine alla statuizione sulle spese di entrambi i gradi del giudizio, unitariamente effettuata alla stregua dell'esito complessivo della controversia, in considerazione della novità del caso - come si è detto, assolutamente eterogeneo rispetto al fatto del 7 giugno 1989 -, della necessità, del pari sopra indicata, di disporre indagini tecniche, differenziata riguardo al grado pregresso e al presente grado, nonché della particolarmente ingente entità dei danni,



comunque, riportati dal velivolo ucraino, il Collegio ravvisa la sussistenza di giusti motivi per la compensazione integrale, ai sensi del testo dell'art. 92 comma secondo, c.p.c. applicabile *ratione temporis*, ossia il testo precedente alla modifica apportata dall'art. 2 lett. a) della L. 28 dicembre 2005, n. 263, trattandosi di controversia introdotta in primo grado nel 2001.

Pone definitivamente a carico di tutte le predette parti, in ragione di un sesto in ciascuna, le spese relative alle consulenze tecniche espletate nel giudizio di primo grado e nel presente giudizio di gravame, nella misura nel corso di ogni giudizio rispettivamente liquidata.

P. Q. M.

LA CORTE DI APPELLO

Definitivamente pronunciando, disattesa ogni contraria istanza, eccezione e deduzione,

In accoglimento nel merito delle impugnazioni, proposte da s.p.a. AEROPORTO DI GENOVA, MINISTERO DEI TRASPORTI- già MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI -, AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA e s.p.a. ENAV avverso la sentenza del Tribunale di Genova n. 551 del 16 febbraio 2007, che riforma,

Respinge la domanda proposta dall'attrice NARODNA STRAKHOVA COMPANIA, società di assicurazione con sede in Kiev (Ucraina), e la domanda proposta dall'interveniente ANTK O.K. ANTONOV (Azienda Statale



Complesso Tecnico-scientifico Aeronautico O.K. ANTONOV), con sede in Kiev (Ucraina);

Dichiara interamente compensate tra le anzidette parti le spese di entrambi i gradi del giudizio, ponendo definitivamente a carico di tutte le parti medesime, in ragione di un sesto ciascuna, le spese relative alle consulenze tecniche espletate nel giudizio di primo grado e nel presente giudizio di gravame, nella misura nel corso di ogni giudizio rispettivamente liquidata.

Così deciso in Genova, nella camera di consiglio della Prima Sezione Civile della Corte di Appello, il 17 giugno 2015.

Il Presidente Estensore

