

Tribunale di Piacenza; sentenza 18/10/20011, n. 779/2011; Giud. Morlini.

FATTO

La presente controversia trae origine da un sinistro nautico avvenuto alle ore 12 del 29/7/2005 presso il Porto Massimo di La Maddalena, allorquando il natante 'Alessandra', che stazionava ormeggiato con a bordo il conducente F., è stato urtato dall'imbarcazione 'A.', di proprietà e condotta da L., assicurata da SA Generali France Assurances lard e costruita da X Yachts s.r.l.

Ciò detto, F., all'epoca dei fatti utilizzatore della barca in base ad un contratto di *leasing* e successivamente divenuto proprietario della barca stessa, domanda la condanna del L. E della sua assicurazione al risarcimento del danno patrimoniale e del danno da vacanza rovinata, subiti a seguito del sinistro e complessivamente quantificati in € 132.000.

Costituendosi in giudizio, l'assicurazione eccepisce la carenza di legittimazione attiva dell'attore in quanto all'epoca dei fatti mero utilizzatore e non già proprietario del bene danneggiato; ed eccepisce altresì l'inammissibilità della domanda nei suoi confronti, per non essere prevista l'azione diretta del danneggiato verso l'assicurazione del danneggiante, nel caso di sinistro nautico comportante solo danni a cose.

Resiste anche il L., in via preliminare sempre deducendo il difetto di legittimazione passiva dell'attore, in quanto utilizzatore e non proprietario del bene danneggiato; nel merito chiedendo comunque il rigetto della domanda o comunque di essere manlevato dalla propria assicurazione in caso di condanna; in rito, chiedendo ed ottenendo la chiamata in giudizio del costruttore del natante, sul presupposto che il sinistro è stato cagionato da un difetto costruttivo e che quindi è in ogni caso il costruttore a dovere rispondere dei danni subiti dall'attore.

Ritualmente evocato in giudizio, anche il costruttore X Yachts s.r.l. si costituisce ed insta per il rigetto della domanda.

La causa è istruita con l'interpello e gli esami dei testi richiesti dalle parti; nonché con una CTU affidata all'ingegner D., esperto in materia di sinistri nautici e come tale scelto tra gli iscritti all'albo dei CTU del Tribunale di Genova, non essendo presenti esperti della materia tra gli iscritti all'albo del Tribunale di Piacenza.

La causa è trattenuta in decisione sulle conclusioni sopra trascritte, poi illustrate dalle parti con il deposito di conclusionali e repliche.

DIRITTO

a) Deve innanzitutto ritenersi infondata l'eccezione relativa al preteso difetto di legittimazione dell'attore, in quanto, all'epoca dei fatti, mero utilizzatore e non già proprietario del natante danneggiato.

In realtà, è facile replicare che anche chi si trova ad esercitare un potere materiale sulla cosa può subire dal danneggiamento della stessa un danno al suo patrimonio, indipendentemente dal diritto dominicale sulla stessa: legittimato pertanto all'azione risarcitoria da danno ingiusto non è allora solo il proprietario del bene, ma anche chi al momento del fatto illecito ne aveva la materiale disponibilità ed era tenuto a restituirlo intero al proprietario (cfr. Cass. n. 15233/2007, Cass. n. 5421/2000).

Ne consegue che la legittimazione ad agire per il risarcimento del danno ad una cosa concessa in leasing, spetta all'utilizzatore qualora -come è pacifico nel caso di specie- lo stesso sia obbligato ad eseguire le opere di manutenzione e gli siano trasferiti i rischi inerenti alla cosa al momento della conclusione del contratto e del trasferimento della medesima (Cass. n. 534/2011, Cass. n. 21011/2010, Cass. n. 23794/2007).

Deriva l'infondatezza dell'eccezione di carenza di legittimazione attiva.

b) Preliminarmente al merito, vanno poi disattese le richieste istruttorie formulate dalla difesa della X Yachts in sede di precisazione delle conclusioni.

Invero, con riferimento alla richiesta di sostituzione del CTU, o quantomeno della sua chiamata a chiarimenti, è facile replicare che, per un verso, nemmeno sono stati indicati i "gravi motivi" che, ex art. 196 c.p.c., consentono la sostituzione; per altro verso, neppure sono state formulate richieste di chiarimenti diverse ed ulteriori rispetto a quelle formulate dal CTP nel corso delle operazioni peritali ed alle quali il

CTU ha già risposto in sede di perizia.

Quanto poi alla richiesta di ammissione di prova per testi sui capitoli non ammessi dall'ordinanza istruttoria, va ribadito che nessuno di tali capi ha rilevanza alcuna in ordine alle questioni oggetto di causa, cioè la statuizione sulla responsabilità del sinistro e la quantificazione del danno oggetto di domanda risarcitoria.

c) Sempre in via preliminare al merito, deve verificarsi se la domanda risarcitoria attorea possa considerarsi automaticamente estesa anche al terzo chiamato X Yachts.

Sul punto, deve osservarsi che, affinché la domanda attorea possa ritenersi automaticamente estesa al chiamato in causa da parte del convenuto, senza bisogno di istanza espressa dell'attore, occorre che il convenuto chiami in causa il terzo non al fine di fare valere nei suoi confronti un rapporto di garanzia cd. impropria, avente cioè una causa petendi diversa da quella dedotta dall'attore; ma al fine di ottenere la propria liberazione e l'individuazione del chiamato quale unico e diretto responsabile, prevedendo la legge un collegamento tra la posizione sostanziale dell'attore e del terzo chiamato, sicché la chiamata assolve il compito di supplire al difetto di citazione in giudizio da parte dell'attore del soggetto indicato dal

convenuto come obbligato in sua vece, e l'estensione automatica della domanda originaria ha così quale indispensabile presupposto l'unicità del rapporto controverso tipico della cosiddetta garanzia propria (Cass. n. 25559/2008, Cass. n. 17954/2008, Cass. n. 6883/2008, Cass. n. 1522/2006, Cass. n. 1748/2005, Cass. n. 4245/2003, Cass. n. 2471/2000).

Proprio questo è ciò che è accaduto nel caso di specie, atteso che il convenuto L. Ha evocato in giudizio il terzo X Yachts non già in garanzia impropria sulla base di una causa petendi diversa da quella dedotta dall'attore; ma sulla base di una garanzia propria, al fine di ottenere la propria liberazione e l'individuazione del chiamato quale unico e diretto responsabile del sinistro, ciò che comporta l'estensione automatica della domanda originaria anche al terzo chiamato.

d) Venendo al merito, la causa può essere decisa sulla base della CTU, nel caso di specie obbligatoria ex lege ai sensi degli artt. 599 e 600 c.p.c., svolta con motivazione convincente e pienamente condivisibile, che ha puntualmente replicato ai rilievi dei CTP, dalla quale il Giudicante non ha motivo di discostarsi in quanto frutto di un iter logico ineccepibile e privo di vizi, condotto in modo accurato ed in continua aderenza ai documenti agli atti ed allo stato di fatto analizzato.

Invero, è pacifico che il L. Stava rientrando in porto dopo avere verificato un'avaria al sistema di propulsione della propria imbarcazione, da pochi mesi immatricolata, e dopo aver allertato sull'apposito canale radio i responsabili del porto per poter essere scorato dai tenders attrezzati per l'assistenza; e che, durante la manovra d'ingresso nel porto, ha perso definitivamente il controllo della propulsione allorquando uno dei jets ha smesso di rispondere ai comandi, cosicché, pur dopo lo spegnimento del motore, l'imbarcazione, non trattenuta dai mezzi portuali, è andata a collidere con il natante del F. Regolarmente ormeggiato in banchina.

Ciò detto, ha chiarito il CTU che “la condotta del conducente non risulta biasimevole nella misura in cui tale perdita di controllo avvenne solo pochi istanti prima dell’urto”, senza che così vi fosse per il conducente L. Tempo “di attuare alcuna tempestiva ed effettiva manovra di emergenza” (cfr. pag. 19 perizia).

Infatti, è ben vero che in casi simili, quando si perde improvvisamente la propulsione e la nave è dotata di abbrivio, il comandante, quale ultimo mezzo a disposizione, deve affidarsi alle ancore; ma è altrettanto vero che, nel caso di specie, anche se le ancore “fossero state utilizzate, nulla di ciò che accadde avrebbero

potuto evitare” (cfr. sempre pag. 19 perizia).

Quanto ai rilievi dei CTP, secondo i quali il L. avrebbe dovuto attuare il cosiddetto back up mode, deve replicarsi che non solo non si hanno elementi per dire che detta manovra avrebbe impedito l’urto, ma anzi, “si ha prova del contrario” poiché “per

l’esiguità del tempo intercorso... la manovra correttiva non avrebbe potuto evitare l’urto” (cfr. nuovamente pag. 19 perizia), tanto che il sinistro non avrebbe potuto essere impedito neppure “se alla guida vi fosse stato un esperto provetto skipper” (pag. 17 perizia).

L’assenza di un comportamento addebitabile al L. È sostanzialmente confermata anche dalla Capitaneria di Porto, cui il convenuto ha immediatamente denunciato il sinistro con le dichiarazioni di cui agli artt. 182 e 304 cod. nav., poiché la stessa Capitaneria non ha contestato al L. alcuna violazione delle norme vigenti in materia di navigazione, né ha comminato alcuna sanzione.

Sulla base di quanto sopra, deve ritenersi che, ex art. 2054 c.c. comma 1, il L. Ha fatto tutto il possibile per evitare il danno.

Ne consegue che la domanda risarcitoria spiegata dall’attore nei confronti del L. Vca formulazione letterale dell’art. 2 L. n. 990/1969 *ratione temporis* vigente, deve

ritenersi non configurabile l'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore di unità da diporto nel caso di danni alle sole cose (Cass. n. 10156/1994).

E' invece fondata la domanda risarcitoria proposta nei confronti del terzo chiamato, a seguito dell'estensione del *petitum* di cui al precedente punto c) della motivazione.

Infatti, le inequivoche conclusioni cui è giunto il CTU hanno consentito di ritenere come *"l'urto fu originato da un difetto di costruzione"*, difetto talmente difficile da accertare, e quindi in nessun modo addebitabile anche ad una omessa o negligente vigilanza da parte del proprietario, al punto che *"non fu compiutamente valutato e comunque non rimosso"* neppure nell'immediatezza delle prime riparazioni effettuate dopo il sinistro di causa, *"ma anzi si dovette attendere successivi malfunzionamenti per comprenderne il significato e la portata e procedere alla sua eliminazione"* (pag. 17 perizia).

Solo per completezza espositiva, deve poi osservarsi che nessuna rilevanza ha, ai fini della presente decisione, il fatto che il F., diversamente dal L., non abbia provveduto, nell'immediatezza dei fatti, a porre in essere la denuncia di evento straordinario *ex artt. 182 e 304 cod. nav.* alla Capitaneria, atteso che detto inadempimento amministrativo non pregiudica minimamente la procedibilità della presente azione giurisdizionale.

e) Detto della fondatezza della domanda nei soli confronti del terzo chiamato, può passarsi alla quantificazione del danno richiesto a titolo risarcitorio dall'attore.

Per la quantificazione di detto danno deve nuovamente farsi riferimento alla CTU, anche sul punto convincente e condivisibile, dalla quale non si ha motivo di discostarsi.

Ha infatti spiegato il perito come il complessivo costo di tutte le riparazioni resesi necessarie "possa essere ritenuto congruo nella misura di € 47.478,72"; come dette riparazioni, diversamente da quanto dedotto da parte attrice, non diano luogo "ad alcun minor valore dell'imbarcazione medesima"; come infine il tempo necessario a procedere alle riparazioni sia di 12 giorni, ed il valore di mercato per il noleggio di imbarcazioni similari sia di € 500 giornaliera, con la conseguenza che il danno da vacanza rovinata richiesto da parte attrice può essere compensato con la somma di € 6.000 (cfr. pag. 19 e 20 perizia).

Consegue, conclusivamente, che la domanda risarcitoria spiegata da parte attrice deve ritenersi fondata per la somma di € 53.478,72, oltre interessi moratori al tasso legale dal fatto, *id est* il 29/12/2005, al saldo.

Infondata, ed addirittura incomprensibile, è poi la richiesta della difesa di X Yachts, rassegnata anche in sede di precisazione delle conclusioni, di essere manlevata dalla CWF Hamilton.

Sul punto, basta evidenziare che detta società non è parte del processo, atteso che il precedente Giudice Istruttore, con ordinanza 17/2/2008, aveva rigettato l'istanza di una sua chiamata in causa, in quanto in tutta evidenza tardivamente formulata dalla difesa X Yachts; e che la difesa stessa non ha proceduto a promuovere un nuovo giudizio verso CWF Hamilton, per poi chiedere la riunione al presente processo.

f) Circa le spese di lite, occorre distinguere i diversi rapporti processuali.

Nei rapporti tra l'attore ed i convenuti, nonostante la soccombenza attorea, le spese possono essere compensate, essendo integrati i "giusti motivi" di cui all'art. 92 comma 2 *ratione temporis* vigente, dalla circostanza che parte attrice non poteva in alcun modo avere contezza del fatto che la perdita di controllo dell'imbarcazione

che l'aveva urtata, dipendesse da un difetto di costruzione e non già da un errore di manovra.

Nei rapporti invece tra l'attore e la terza chiamata, non vi sono motivi per derogare ai principi generali codificati dall'art. 91 c.p.c., cosicché le spese di lite, liquidate come da dispositivo, sono poste a carico della soccombente terza chiamata ed a favore della vittoriosa parte attrice. Nella liquidazione degli onorari, peraltro, deve tenersi a mente che, trattandosi di accoglimento solo parziale della domanda, lo scaglione di riferimento è quello relativo al *decisum*, non già al *disputatum* (Cass. Sez. Un. n. 19014/2007).

Per gli stessi principi in tema di soccombenza, anche le spese di CTU, già liquidate in corso di causa con il separato decreto di cui a dispositivo, sono definitivamente poste a carico della terza chiamata.

P.Q.M.

il Tribunale di Piacenza in composizione monocratica

definitivamente pronunciando, nel contraddittorio tra le parti, ogni diversa istanza disattesa

- dichiara inammissibile la domanda proposta verso SA Generali France Assurances Iard;
- rigetta la domanda proposta verso L. Luigi;
- condanna X Yachts s.r.l. a pagare a F. Renato € 53.478,72, oltre interessi legali dal 29/7/2005 al saldo;
- condanna X Yachts s.r.l. a rifondere a F. Renato le spese di lite del presente giudizio, che liquida in € 1.204,04 per rimborsi, € 4.000 per diritti, e 8.000 per onorari, oltre IVA, CPA ed art. 14 TP;

- compensa integralmente tra tutte le altre parti le spese di lite;
- pone definitivamente a carico di X Yachts s.r.l. le spese di CTU, già liquidate in corso di causa con separato decreto 14/4/2011.

Piacenza, 18/10/2011

Il Giudice

dott. Gianluigi MORLINI

II CASO.it

