



Repubblica Italiana

Tribunale di Firenze

In Nome del Popolo Italiano

il giudice dott. Niccolò Calvani ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa n. 17649/2010 tra le parti:

ATTORI

[REDACTED], cf. [REDACTED]
[REDACTED], cf. [REDACTED]
[REDACTED], cf. [REDACTED]
[REDACTED], cf. [REDACTED]

- difesa: avv. [REDACTED]
avv. [REDACTED]
avv. [REDACTED]

- domicilio: [REDACTED], presso avv. [REDACTED]

CONVENUTO

[REDACTED]
- difesa: [REDACTED]
- domicilio: [REDACTED], presso [REDACTED]

OGGETTO: Responsabilità ex artt. 2049 - 2051 - 2052 c.c.



Nella citata relazione dei c.t. nominati dalla Procura si legge (cfr. pag. 3) che il giorno 17/10/2001, alle ore 20,10, l'elicottero [redacted] della Capitaneria di porto - codice di identificazione [redacted] - decollò dall'aeroporto di [redacted] per partecipare ad una missione di ricerca notturna in mare nell'ambito dell'esercitazione internazionale S.A.R. "[redacted]" a cui l'elicottero partecipava con il nominativo "[redacted]". A bordo si trovavano il Capo 2° Cl. [redacted] (1° pilota e capo equipaggio), il [redacted] Pilota [redacted] (copilota), il Capo 2° Cl. Np/Ov [redacted] (operatore di volo abilitato al pronto impiego), l'operatore radar Capo 3° Cl. Np/Ov [redacted] e il tecnico SC 2° Cl. Np/Mot [redacted] (specialista di volo).

Come emerge dal paragrafo c), intitolato "Assistenza allo svolgimento della missione", al punto 1) ("Preparazione della missione"), oltre che dagli atti di indagine compiuti dalla Polizia giudiziaria, la suddetta esercitazione internazionale era stata organizzata dal Centro Coordinamento Soccorso di [redacted] che aveva prodotto il relativo "Ordine di Operazioni" (all. 12 alla relazione tecnica), a cui era seguito lo specifico "Ordine di operazioni" dell'Ufficio operazioni del 4° Stormo (all. 13); quest'ultimo aveva, inoltre, fornito a ciascun equipaggio la "[redacted]" contenente le procedure di ingresso e di uscita dalle zone di lavoro, le frequenze radio e le procedure di avaria radio (all. 14; cfr. anche sommarie informazioni del Magg. A.M. [redacted] Comandante dell'Ufficio di Stormo, pag. 66, doc. 16, fascicolo attoreo). I piloti disponevano, inoltre, della cartina (all. 16 alla relazione tecnica) nella quale erano indicate le "Working areas" ZP1, ZP2 e ZP3 ed i punti di uscita e d'ingresso per le medesime.

Da questi documenti risulta che:

- alle ore 14,30 del 15/10/01, si tenne un primo briefing generale;
- il 17/10, alle ore 12,00, [redacted] e [redacted] tennero un secondo incontro informativo con il resto dell'equipaggio, riferendo agli altri membri che l'esercitazione prevedeva il punto di ingresso in mare a Talamone,
- lo stesso giorno, alle 18,30 circa, vi fu un altro briefing per i soli piloti nel corso del quale fu consegnato ad [redacted] l'ordine della singola missione ("Opord", all. 15 alla relazione dei c.t.) che indicava i punti fondamentali da seguire (v. la zona di lavoro in mare SAMAR ZP3 con relativo punto d'ingresso "D"), dal quale risulta che la zona di uscita prevista era [redacted] (e non [redacted]),
- circa mezz'ora prima del decollo (avvenuto alle 20,10) al C.E. [redacted] furono comunicate alcune variazioni sulle coordinate relative alla zona che doveva essere esplorata nel corso dell'esercitazione, non comportanti modifiche del punto di uscita in mare - che



nel piano di volo predisposto dal M.llo [redacted] continuava ad esseret [redacted] (sommarie informazioni rese da Mastronuzzi).

E' stato quindi chiarito – circostanza del resto pacifica – che il punto di uscita della zona SAMAR indicato dal primo pilota, sia all'aeroporto sia all'equipaggio, era [redacted], anziché quello previsto per l'esercitazione [redacted] o [redacted].

Secondo i c.t., in base alle indagini espletate, l'ipotesi più plausibile è che si sia trattato non di una scelta consapevole da arte del Capo equipaggio, quanto piuttosto di un mero errore di distrazione, dovuto forse all'assonanza dei nomi e alla scarsa familiarità con la zona geografica interessata (v. pag. 20 della relazione tecnica). Le parti non hanno contestato l'assunto.

Per quanto riguarda la traiettoria seguita dall'elicottero, secondo i consulenti del [redacted] (cfr. pag. 19 della relazione tecnica), il [redacted] non era a conoscenza della propria reale posizione fin dai primi minuti di volo. Infatti, [redacted] pur avendo richiesto alla Torre di Controllo l'autorizzazione ad assumere "prua sud", dopo 02'43" dal decollo (avvenuto alle ore 20,10) riportava [redacted], ma – osservano i c.t. - "con prua sud dopo il decollo non si può raggiungere ne' [redacted] ne' il ponte della ferrovia". Dopo 6'25" dal decollo, Esposito comunicò alla Torre di controllo la prossimità alla foce [redacted] e dopo 7'00" il raggiungimento della foce al P.C. SAR (v. sommarie informazioni del Cap. A.M. [redacted] pag. 67-68, doc. 16 di parte attrice, sentito in merito alla cassetta recante le registrazioni radio [redacted] tra il pilota [redacted] e il Posto di coordinamento). Secondo i consulenti, le notifiche di posizione trasmesse dal C.E. contrastano, fatta eccezione per il riporto su [redacted] con la richiesta inizialmente formulata a bordo agli operatori di volo [redacted] e [redacted] di rilevamento per Capo Talamone (cfr. sommarie informazioni [redacted] del 19/10/01, pag. 240 del fascicolo penale, doc. 16 attori), oltre che con l'avvistamento della sig.ra [redacted] (la quale avvisò i Carabinieri della Stazione di [redacted] di aver visto sorvolare la zona un elicottero a bassa quota con traiettoria da nord/est a sud/ovest e di aver sentito subito dopo un sordo boato - cfr. sommarie informazioni del 6/02/2002, pag. 237, fascicolo penale, doc. 16 parte attrice).

A questo punto, dopo alcuni minuti di volo, passato [redacted] e dirigendosi verso [redacted], al Comandante [redacted] che si trovava alla guida dell'elicottero (fatto da considerarsi certo, malgrado i dubbi espressi dal teste Col. [redacted] all'udienza del 15/03/13), sovvenne che il punto di uscita in mare era previsto in corrispondenza di [redacted]; perciò chiese a [redacted] e a [redacted] rilevamento delle coordinate



corrette ed iniziò una virata a destra, portandosi su una rotta parallela a quella originariamente prevista, ma più a sud.

I consulenti del Pubblico Ministero hanno ipotizzato che [redacted] abbia deciso di cambiare rotta e di rientrare, "dopo l'errata definizione del punto di uscita [redacted] al posto di [redacted] in un'area sul mare più a sud, ma prossima al punto previsto e non pregiudizievole per il raggiungimento del punto 'D'", in modo da evitare di dover denunciare via radio il proprio errore di percorso ed aumentare ulteriormente il ritardo della missione.

Pochi istanti dopo, l'elicottero impattò con la montagna (in loc. [redacted] ad altitudine di circa 320 metri, nel [redacted] dapprima tranciando la boscaglia sottostante, poi scontrandosi con la roccia dove si arrestò dopo circa cinquantasette metri, incendiandosi dopo circa due ore presumibilmente a causa del carburante venuto in contatto con le zone calde del motore (cfr. pag. 6, doc. 2, parte convenuta). Dalla posizione delle pale del velivolo, i c.t. hanno dedotto che il pilota, accorgendosi della collina che gli si parava davanti ("[redacted] questa cos'è, questa è una montagna", cfr. sommarie informazioni [redacted]), tentò di acquistare quota per evitare l'urto. Secondo la ricostruzione della rotta che i c.t. hanno ritenuto più plausibile, il sinistro sarebbe avvenuto alle ore 20,17, quindi dopo soli sette minuti dal decollo.

La fase immediatamente successiva all'impatto con la collina è stata ricostruita anche dalla relazione redatta dalla Commissione d'investigazione incaricata dal [redacted] (v. pag. 5, doc. 2 parte convenuta), dove si legge che a causa della rotazione del velivolo e della relativa forza centrifuga, uno dei membri dell'equipaggio, rivelatosi poi essere l'unico superstite, venne espulso dall'abitacolo; poco dopo avvenne l'espulsione anche del secondo pilota.

Per quanto riguarda i soccorsi, è emerso che prima delle ore 22,00 venne tratto in salvo [redacted] in quel momento, secondo quanto riferito dai soccorritori, il velivolo non aveva ancora preso fuoco. Intorno alle ore 23,00 venne finalmente individuato anche il relitto (cfr. annotazione di P.G. del Mar.llo [redacted] e sommarie informazioni del Cap. A.M. [redacted] del 31/10/01, pagg. 98-100, fascicolo penale, doc. 16 parte attrice). L'ultimo cadavere venne individuato alle ore 5,15 del giorno successivo.

2) Le cause e le responsabilità

I consulenti del [redacted] hanno escluso che le cause dell'incidente siano da ricondurre ad un'avaria dell'elicottero o all'assenza delle necessarie competenze e qualificazioni in capo ai membri dell'equipaggio.



Per quanto riguarda le condizioni del velivolo, l'equipaggiamento e la strumentazione a disposizione, non sono state riscontrate particolari anomalie (v. pagg. 12, 13 e 16 relazione tecnica cit.): l'aeromobile era tecnicamente idoneo al tipo di esercitazione prevista; il rifornimento di carburante era in quantità sufficiente; le radio funzionavano regolarmente; il Transponder, strumento utilizzato per rendere i velivoli visibili ai fini del controllo del traffico aereo, in grado di trasmettere una serie di informazioni tra cui quelle sull'altitudine (cfr. nota 2, pag. 13, comparsa conclusionale di parte attrice), era spento, probabilmente per scelta del Capo equipaggio, ma è pacifico che l'utilizzo del medesimo non fosse obbligatorio, né del resto previsto dal programma dell'esercitazione; il radar era selezionato in modalità "search", trattandosi di esercitazione su mare, che consente solo di identificare la linea di demarcazione terra-acqua, ma non di valutare la distanza dai rilievi montuosi; il radio-altimetro, strumento che fornisce la distanza tra elicottero e terreno sottostante, era stato impostato per lanciare un avviso luminoso ad una quota di 50 ft., normalmente utilizzata per i voli su area marina, così che, probabilmente, si accese pochi istanti prima del contatto con il suolo; non era installato l'impianto FLIR (Forward Looking Infrared, una tecnologia di visione che si basa sulla rilevazione della radiazione infrarossa, usata dai piloti in condizioni di scarsa visibilità, per esempio di notte o in presenza di nebbia (così nota 3, pag. 14, comparsa conclusionale di parte attrice) perché la Capitaneria di porto ne possiede un numero limitato e perché il suo impiego non era previsto per la missione in questione.

Prima del decollo vi erano le condizioni richieste per il volo notturno, sebbene potesse essere previsto il rischio di foschie e nebbie nei bassi strati; in effetti, le condizioni meteorologiche peggiorarono durante il volo, circostanza che potrebbe aver contribuito al disorientamento del primo pilota.

Per quanto riguarda i membri dell'equipaggio, è stato accertato (cfr. pag. 21 della relazione tecnica) che gli stessi avevano effettuato gli addestramenti prescritti, risultavano fisicamente idonei alla attività di volo ed avevano rispettato i turni di riposo; nelle due mattine precedenti erano state effettuate missioni in zone diverse rispetto a quella prevista per la notte.

Nella richiesta di archiviazione avanzata dal [redacted] si legge che in base alla ricostruzione effettuata dai c.t., *"il disastro fu dovuto ad un errore umano dei piloti del mezzo, i quali essendo il volo di notte, per motivi sconosciuti, non rispettarono la rotta assegnata, ma ne eseguirono una diversa"* e che, avendo il Comandante [redacted] deciso di cambiare rotta una volta accortosi dell'errore, *"la causa della sciagura è da ricollegarsi ad errore umano di chi dirigeva il mezzo"*; il G.i.p., nel decreto di archiviazione, precisa che *"La determinazione degli obiettivi e della rotta è di*



esclusiva competenza del comandante dell'aeromobile (...)” e che *“durante il volo il comandante dell'aeromobile si rese conto di aver erroneamente stabilito la rotta di avvicinamento alla zona ZP3 e, per questo, modificò la rotta.”*, aggiungendo che *“E' evidente che l'errore preesisteva al decollo e che la necessità di cambiare rotta non aveva alcun collegamento con la modificazione delle coordinate dell'area di ricerca”*, riferendosi con ciò alla disposizione con cui, trenta minuti prima del decollo, erano state modificate le coordinate dell'area di ricerca).

Ciò premesso, la prima conclusione alla quale si perviene, non espressamente contestata nemmeno dal convenuto, è che la responsabilità dell'incidente aereo debba essere attribuita *almeno* al primo pilota [redacted] con la conseguenza che il [redacted] dovrà rispondere, ai sensi degli artt. 28 Cost. e 2049 c.c., dei danni cagionati dal fatto del militare che si trovava alle proprie dipendenze.

La *res controversa* concerne, in realtà, l'incidenza o meno, nella causazione del sinistro, del concorso colposo del secondo pilota [redacted] affermata dal [redacted] ed esclusa da parte attrice.

In particolare, a parere del [redacted] convenuto, dovendosi ricondurre la causa dell'incidente ad una errata pianificazione del piano di volo, il secondo pilota avrebbe dato un contributo sia commissivo che omissivo, dapprima redigendo un piano di volo errato o non accorgendosi dell'errore, poi non attivandosi per evitare, o quanto meno ridurre, le conseguenze della correzione di rotta operata dal primo pilota in fase di volo. Il dovere di attivarsi in capo al [redacted] viene tratto dalle previsioni delle “Standard Operating Procedures” (S.O.P.), edizione 1995, in vigore presso il Reparto di Volo cui era assegnato l'elicottero coinvolto nell'incidente (pag. 2, doc. 4 di parte convenuta) secondo cui è compito del secondo pilota *“seguire e controllare il volo e le operazioni inerenti, in ogni sua fase, al fine di rilevare tempestivamente eventuali anomalie od inefficienze della strumentazione, apparati di bordo, e per evidenziare eventuali procedure tecniche errate o non aderenti alle Norme di pilotaggio. In particolare deve assistere il C.E. durante la fase di acquisizione delle informazioni operative e preparare il piano di volo, prendere nota dei Notam, dei bollettini meteo, e di ogni altra informazione utile alla pianificazione”*. Il [redacted] conclude, pertanto, per il concorso del danneggiato nella determinazione dell'evento lesivo ai sensi dell'art. 1227 c.c. che non sarebbe escluso dal fatto che il comandante sia indicato quale responsabile delle complessive operazioni di volo.

Di tutt'altro avviso è la difesa degli attori che, sempre facendo riferimento alle S.O.P., ritiene che il secondo pilota debba sempre riferire al comandante, il quale ha la responsabilità esecutiva del volo e del quale tutti devono rispettare l'autorità ai sensi dell'art. 809 Cod. Nav.. Quest'ultimo, infatti (cfr. doc. 4 di parte convenuta), prima della missione,



deve preparare e controllare il piano di volo operativo, alla cui predisposizione il secondo pilota si limita a collaborare, essendo comunque alle dipendenze del C.E.; il secondo pilota deve assistere il C.E. durante la fase di acquisizione delle informazioni operative e preparare il piano di volo, ma il C.E. rimane l'unico responsabile. Di conseguenza, sia l'errore commesso nella fase di predisposizione del piano di volo, quest'ultimo materialmente compilato da _____, sia l'errore nella fase esecutiva (l'improvviso mutamento di rotta) devono essere addebitati in via esclusiva al Capo equipaggio.

Parte attrice aggiunge, inoltre, che la decisione repentina del C.E. _____ di effettuare una virata di 230° del velivolo sulla base delle nuove coordinate relative al punto di uscita "_____ ", integrando una condotta imprevedibile e, come tale, inevitabile da parte dei restanti membri dell'equipaggio, avrebbe interrotto la sequenza causale determinata dall'errata predisposizione del piano di volo (la scelta del punto d'uscita "_____ "), costituendo una causa sopravvenuta, non avulsa dal precedente decorso causale, ma da sola sufficiente a determinare l'evento.

La questione può essere affrontata e risolta partendo proprio dalle norme tecniche che individuano i compiti e le responsabilità dell'equipaggio.

Le S.O.P. delineano il ruolo apicale del Capo equipaggio, da individuarsi nel pilota con la più alta qualifica d'impiego (o, in mancanza, nel pilota più anziano), al quale viene attribuito un potere primario sull'impiego del mezzo (*"Al C.E. spetta la decisione finale relativa all'impiego del mezzo..."*) a cui si correla la *"costante responsabilità"* della sicurezza dei membri dell'equipaggio, della condotta dell'elicottero in volo e delle dotazioni di bordo. Al C.E. spetta, tra l'altro, di prendere conoscenza di tutte le informazioni riguardanti la missione e di preparare e controllare il piano di volo.

Accanto al C.E., viene individuato il ruolo del secondo pilota, delineato in modo diverso a seconda delle funzioni attribuite: è, infatti, *"alle dipendenze del C.E."* ma solo per tutto ciò che attiene al pilotaggio ed alla guida operativa del mezzo; è invece titolare di una autonoma responsabilità per quanto riguarda i compiti di sua specifica competenza che attengono essenzialmente al controllo del volo, finalizzato a rilevare eventuali anomalie od errori, ed alla fase preparatoria del volo stesso, ivi compresa l'assistenza al C.E. durante la fase di acquisizione delle informazioni operative e la preparazione del piano di volo.

Dalle disposizioni esaminate (cfr. anche i par. 1.3 e 1.4) emerge lo scopo precipuo dell'Autorità emanante, pur riconoscendo al Capo equipaggio un ruolo apicale rispetto al resto dell'equipaggio, di responsabilizzare tutti i membri dell'equipaggio al fine di garantire



la sicurezza del volo e, di conseguenza, la integrità del velivolo e la propria stessa incolumità.

Si tratta, infatti, di un ambito in cui la gestione del rischio è affidata a più soggetti, ancorché in ruoli diversi, nel quale, accanto alla regole di diligenza che attengono allo svolgimento di quella specifica attività, sorge un dovere aggiuntivo di "interazione prudente". La navigazione aerea, infatti, sebbene non rivolta in questo caso al trasporto di terzi, è tale da esporre ad elevato rischio beni primari quali la vita e l'incolumità delle persone.

Dall'importanza dei beni giuridici coinvolti e dalla gravità del danno potenziale al quale questi sono esposti nella navigazione aerea, deriva l'esigenza di cooperare alla salvaguardia dei medesimi, anche attivandosi per sopperire alle altrui mancanze: tutti gli operatori devono concorrere al raggiungimento di questo comune obiettivo di sicurezza; le attività che essi vanno a compiere spesso sono sincroniche e, in ogni caso, hanno carattere sinergico, un po' come accade nell'attività medica di équipe. Di conseguenza, ciascuno dei soggetti coinvolti diventa garante della propria così come dell'altrui sicurezza ed è tenuto, da un lato, ad assolvere gli obblighi che direttamente incombono sulla sua persona, dall'altro a soddisfare il dovere di "interazione prudente" sopra descritto; in tale contesto, il principio di affidamento sul comportamento osservante degli ulteriori obbligati recede rispetto all'obbligo di tener conto delle condotte altrui.

Ciò posto, deve pertanto escludersi che l'articolazione gerarchica dei diversi ruoli abbia quale effetto la concentrazione degli obblighi in capo alla sola figura apicale (nella specie, il primo pilota): infatti, tra i membri dell'equipaggio e, nella specie, nella relazione tra il pilota di comando ed il copilota, i doveri facenti capo ai subordinati assumono un contenuto aggiuntivo, consistente, in presenza di eventuali omissioni da parte del superiore, nell'obbligo di attivarsi, laddove possibile ed esigibile. L'art. 809 Cod. Nav. richiamato da parte attrice, anche a prescindere dalla previsione di cui al citato art. 748 Cod. Nav., non rileva al fine di escludere la responsabilità dei membri dell'equipaggio gerarchicamente subordinati, essendo norma dettata in tema di polizia di bordo e della navigazione.

Nel caso che ci riguarda, come detto, l'incidente è stato determinato da condotte, ascrivibili sia ad _____ sia al secondo pilota, che si sono susseguite nei momenti antecedenti e concomitanti alla missione e tali da integrare delle concause nella determinazione dell'evento: prima l'errore nella indicazione di _____ al posto di _____ nel piano di volo; poi la decisione di modificare la rotta durante il suo corso, in modo estemporaneo e senza preventiva adeguata preparazione; nel mezzo, una



gestione del volo che ha evidenziato la non esatta consapevolezza dei piloti sulla reale posizione del velivolo.

Ciò posto, se è vero che il piano di volo venne predisposto materialmente dal capo equipaggio (v. all. 17 alla relazione tecnica dei c.t. del P.M., doc. 16 di parte attrice), al quale era stato trasmesso l'“Opord” relativo alla singola missione (all. 15 alla stessa relazione tecnica), rileva l'obbligo in capo al secondo pilota, il quale peraltro aveva partecipato al briefing generale del 15/10/01 ed al successivo briefing delle ore 18,30 del 17 ottobre, di assistere il C.E. nella fase di acquisizione delle informazioni operative e di “preparare il piano di volo”. Si deve, pertanto, ritenere che Parmeggiani fosse a conoscenza o avrebbe dovuto essere a conoscenza del punto di uscita previsto per l'esercitazione, non solo perché tale onere informativo era imposto dalle S.O.P., ma anche in base alle generiche regole di diligenza; di conseguenza, si deve ritenere che egli fosse in grado, o avrebbe dovuto esserlo, di rilevare l'errore commesso da _____ egli stesso, invece, era evidentemente incorso nello stesso errore, atteso che, al momento di riferire i particolari della missione al resto dell'equipaggio, anche _____ disse loro che il punto di uscita in mare doveva essere Talamone.

Per quanto attiene alla decisione del C.E. _____ di reimpostare la rotta per avvicinarsi al punto d'uscita Bocca d'Ombrone, che condusse il velivolo ad impattare con la collina, appare indubbia la contrarietà della condotta del primo pilota alle regole generiche di diligenza e prudenza, prima ancora che a quelle specifiche di perizia riguardanti il pilotaggio: l'abbandono della rotta pianificata, comunicata alla Torre di controllo ed impostata sull'autopilota asservito al GPS senza prima rilevare la posizione del velivolo, in condizioni di scarsa visibilità e in presenza di una strumentazione che non era idonea a rilevare eventuali ostacoli sul percorso era tale, *ex ante*, da esporre ad elevatissimo pericolo il velivolo e l'equipaggio.

Al contrario di quanto sostenuto dagli attori, però, tale condotta non può essere considerata quale fattore imprevedibile ed eccezionale, oltre che inevitabile, idoneo ad interrompere il nesso di causalità tra la prima condotta e l'evento.

Tra il momento in cui _____ richiese agli operatori di volo _____ e _____ il rilevamento della nuova posizione rispetto a quella precedentemente impostata e il momento in cui decise di effettuare la virata a destra sono intercorsi almeno due minuti (è il tempo stimato dai c.t. tra il superamento dell'_____ e il cambio di rotta per recuperare la posizione), durante i quali il secondo pilota, tenuto a “*seguire e controllare il volo*”, avrebbe potuto e dovuto interrogare il Capo equipaggio sul motivo della richiesta ed



attivarsi al fine di verificare se vi fossero le condizioni per effettuare la manovra in sicurezza.

Oltre tutto egli aveva sul pannello davanti a sé, in posizione ben visibile, il radio-altimetro che misura la distanza dell'elicottero dal suolo, e che nelle fasi finali del volo era in rapida diminuzione (pag. 17 della relazione tecnica); nondimeno fu [redacted], ad accorgersi per primo, per contatto visivo (nonostante il buio), della presenza della montagna davanti all'elicottero, mentre non risulta alcun intervento di [redacted] volto a mettere in guardia il primo pilota dal pericolo imminente.

Deve ritenersi pertanto accertato, ai sensi degli artt. 1227, comma 1 e 2056 c.c. il concorso colposo del danneggiato nella causazione dell'evento che, purtroppo, ha determinato la sua stessa morte.

Considerando la maggior incidenza causale ascrivibile alla condotta del primo pilota il quale, lo si ricorda, aveva la responsabilità principale del velivolo ed ha posto in essere le condotte materiali che hanno condotto all'incidente aereo, la qualifica ricoperta dal C.E. Esposito e la sua superiorità gerarchica rispetto al secondo pilota, la misura del concorso ascrivibile al [redacted] deve essere individuata nel 40%.

Nei limiti sopra indicati dovrà essere riconosciuta in capo al [redacted] odierno convenuto la responsabilità per la morte di [redacted] che trova la sua fonte nell'art. 2049 c.c., per il quale la P.A. risponde direttamente per il fatto lesivo derivante dall'operato dei suoi dipendenti purché sussista un rapporto di occasionalità necessaria tra l'attività del dipendente e l'evento lesivo.

4) Il danno *iure hereditatis*

a) Il danno c.d. tanatologico

Parte attrice domanda, come prima voce del danno non patrimoniale, il danno "da perdita della vita in se", c.d. tanatologico, distinto sia dal c.d. danno biologico terminale, consistente in un danno biologico da invalidità temporanea risarcibile quando sia intercorso un apprezzabile intervallo di tempo tra l'evento lesivo e la morte (cfr. Cass., Sez. 3, Sentenza n. 15491 del 08/07/2014), sia dal c.d. danno morale c.d. catastrofico o catastrofe, dato dall'intensa sofferenza patita dalla vittima nell'assistere lucidamente, nell'arco di tempo compreso tra l'evento lesivo e la morte, alla perdita della propria vita (cfr. Sez. 3, Sentenza n. 7126 del 21/03/2013). A sostegno della domanda, gli attori richiamano la sentenza della Suprema Corte n. 1361/2014 la quale, con un *revirement* rispetto alla precedente giurisprudenza, contraria alla configurabilità di un danno



tanatologico trasmissibile *iure hereditario*, ha statuito che la perdita della vita - bene supremo dell'individuo, oggetto di un diritto assoluto ed inviolabile - è garantito dall'ordinamento in via primaria anche sul piano della tutela civile, presentando carattere autonomo, in ragione della diversità del bene tutelato, dal danno alla salute e che esso rileva "ex se", a prescindere dalla consapevolezza che il danneggiato ne abbia avuto, dovendo ricevere ristoro anche in caso di morte cosiddetta "immediata" o "istantanea".

La sentenza, seguita dalla n. 26590/2014, muove dal rilievo secondo cui le categorie giuridiche non sono entità esistenti *in rerum natura*, ma strumenti al servizio dell'interprete; che, pertanto, "*il diritto al ristoro del danno da perdita della vita (...)*" costituisce "*ontologica, imprescindibile eccezione al principio dell'irrisarcibilità del danno-evento e della risarcibilità dei soli danni-conseguenza, giacché la morte ha per conseguenza la perdita non già solo di qualcosa bensì di tutto; non solamente di uno dei molteplici beni, ma del bene supremo della vita; non già di qualche effetto o conseguenza, bensì di tutti gli effetti e conseguenze, di tutto ciò di cui consta(va) la vita della (di quella determinata) vittima e che avrebbe continuato a dispiegarsi in tutti i molteplici effetti suoi propri se l'illecito non ne avesse causato la soppressione.*"

Giova precisare che la stessa Suprema Corte, con ordinanza n. 5056/2014, ha rimesso al Primo Presidente la valutazione circa opportunità di rimettere alle Sezioni Unite la decisione sul contrasto di giurisprudenza sorto sulla risarcibilità del danno non patrimoniale da morte immediata.

A parere del Tribunale non sono superabili gli argomenti che gli interpreti tradizionalmente hanno invocato per negare la risarcibilità del danno tanatologico, distinto dal danno biologico-terminale e morale-catastrofico, tra i quali rilevano precipuamente la impossibilità di concepire l'acquisizione in capo al soggetto deceduto di un diritto che deriva dal fatto stesso della morte e la considerazione della natura non sanzionatoria, ma solo riparatoria o consolatoria del risarcimento del danno civile (cfr. Cass., Sez. 3, Sentenza n. 6754 del 24/03/2011).

Non appare convincente l'argomento secondo cui la funzione compensativa sarebbe recuperata per il fatto che il risarcimento andrebbe ad accrescere l'asse ereditario: è evidente, infatti, che il risarcimento del danno da perdita della vita in sé, di cui certo non potrebbe beneficiare il soggetto deceduto, andrebbe a tutto vantaggio dei prossimi congiunti e degli eredi i quali, tuttavia, ricevono già una specifica tutela attraverso il risarcimento del danno riconosciuto *iure proprio* a tali soggetti; risarcimento che è necessariamente maggiore rispetto al caso in cui la vittima abbia subito "soltanto" un danno alla salute.



Al contrario, non sembra che i principi elaborati dalla giurisprudenza in tema di danno biologico-terminale e catastrofe costituiscano “*meri escamotages interpretativi per superare le iniquità scaturenti dalla negazione del risarcimento del danno da perdita della vita, e superare le disparità di trattamento derivanti dalla necessità di stabilire quale esso sia*” (cfr. Cass. n. 1361/14 cit.), trattandosi di lesioni *reali* che devono trovare effettivo ristoro.

b) Il danno c.d. catastrofe

Deve essere, invece, riconosciuto il danno morale c.d. catastrofe costituito dalla breve, ma intensissima sofferenza patita dalla vittima nei lunghi attimi che hanno preceduto la morte.

Parte attrice pone in rilievo quanto dichiarato dal superstite il quale riferì ai soccorritori e poi alla P.G. a sommarie informazioni di avere udito la voce di uno dei membri dell'equipaggio chiedere aiuto dopo l'arresto dell'elicottero, pur non essendo riuscito a riconoscere da chi provenisse; poiché fu l'unico, insieme a ad essere sbalzato fuori dal velivolo prima dello scontro finale con la montagna, la difesa attorea ne deduce che fosse stato proprio il secondo pilota ad essere rimasto vivo per un certo tempo, così che sarebbe pienamente riconoscibile in capo al medesimo il risarcimento del danno derivante dall'aver lucidamente assistito al sopraggiungere della propria morte successivamente al verificarsi delle lesioni.

A parere del Tribunale, a prescindere da tali considerazioni, fondate su mere supposizioni, rileva la circostanza, anch'essa messa in rilievo dalla difesa attorea, che, sebbene per pochi istanti, il secondo pilota, anche prima di essere espulso dal velivolo, abbia senz'altro avuto contezza di ciò che stava accadendo e si sia quindi prefigurato l'ineluttabile e tragica fine: si richiamano in tal senso le dichiarazioni di il quale ha raccontato di come il Capo equipaggio una volta eseguita la virata a destra per correggere l'errore iniziale di rotta, abbia esclamato “*Questa è questa, questa è una montagna*”; ciò a riprova che i due piloti, trovandosi nella parte anteriore del velivolo, ebbero modo di rendersi conto di stare per impattare con la collina.

E' vero che, considerando che la “strisciata” lasciata dall'elicottero sulla boscaglia era lunga circa cinquantasette metri e che la velocità di percorrenza era di circa 180 km/h, lo schianto si verificò presumibilmente dopo pochi secondi (cfr. testimonianza Col. all'udienza del 15/03/13); tuttavia, si deve ritenere che in tale - pur brevissimo - spazio temporale, abbia provato terrore e sofferenza di elevatissima intensità.

Non coglie nel segno parte convenuta laddove evidenzia, in primo luogo, che il momento che occorre assumere a punto di riferimento per verificare se, prima della morte,



la vittima abbia avuto o meno la possibilità di acquisire consapevolezza della propria fine imminente è quello coincidente con il verificarsi dell'evento lesivo destinato a degradare in decesso, con l'ovvia conseguenza che lo stato d'animo del soggetto degli attimi precedenti il fatto che ha cagionato le lesioni appare del tutto irrilevante; in secondo luogo, che le attenzioni del [redacted], nei suoi ultimi momenti di vita, furono focalizzate, non tanto sull'angoscia della morte, quanto piuttosto sul desiderio di riuscire ad evitare l'impatto con la collina.

Dal primo punto di vista, è da ritenere senz'altro preferibile considerare la specificità e la straordinarietà del caso concreto in cui, sebbene le lesioni fisiche non si erano ancora verificate al momento del primo contatto con la boscaglia sottostante, era già in atto l'inarrestabile *iter* che, dalla manovra posta in essere da [redacted], avrebbe condotto alla consumazione dell'evento dannoso; pertanto, anche se l'impatto non si era in quel momento ancora verificato, si era già innescata la sequenza ineluttabile di accadimenti che lo avrebbe cagionato e che non è possibile scindere dall'esito finale.

Peraltro, lo stesso spavento, quando è fondato su elementi concreti – nel nostro caso, l'evidenza dell'imminente schianto - configura di per sé un danno conseguenza che trae la sua origine direttamente dalla condotta illecita, anche se precede la lesione fisica, essendo in buona sostanza uguale a quello che la segue.

Dal secondo punto di vista, non vi sono elementi per ritenere che [redacted] non abbia provato angoscia e terrore prima dell'impatto; al contrario, per i motivi sopra illustrati, è altamente probabile che egli, peraltro non impegnato direttamente alla guida del velivolo, si sia rappresentato l'imminenza dell'esito letale e, conseguentemente, abbia provato quella sofferenza di massima intensità che la giurisprudenza riconosce quale fonte di un'autonoma voce di danno non patrimoniale.

Considerando le circostanze del caso – massimo grado di sofferenza ma per una limitatissima durata (essendo rimasta al rango di mera ipotesi la sopravvivenza di [redacted] dopo che fu espulso dall'abitacolo), gravità della colpa ascrivibile al capo equipaggio, concorso di colpa e giovane età della vittima –, il danno sopra descritto dovrà essere risarcito nella misura di €. 12.000,00 al valore attuale ed onnicomprensivo, già comprensiva del concorso.



5) Il danno *iure proprio*

a) Il danno non patrimoniale

La morte di [REDACTED] costituisce evento lesivo idoneo a fare sorgere in capo ai prossimi congiunti un danno non patrimoniale derivante dall'offesa grave a diritti inerenti alla persona costituzionalmente garantiti (art. 2059 c.c.), oltre che da fatto costituente, almeno astrattamente, reato (art. 185 c.p.).

La Suprema Corte, come è noto, ha ormai sancito da un lato, il principio della unitarietà di tale categoria di danno, pur potendosi individuare a scopo descrittivo delle sottocategorie; dall'altro, il principio di omnicomprensività del risarcimento, in base al quale il danneggiato ha diritto ad essere ristorato integralmente di tutti i pregiudizi dallo stesso subiti in conseguenza dell'illecito (cfr. Cassazione., S.U., sent. 11/11/2008 n. 26972).

aa) Il danno c.d. biologico

Alla luce della giurisprudenza ormai consolidata, non può dubitarsi della possibilità che dalla morte di un congiunto possa derivare, quale danno meritevole di ristoro, la compromissione dell'integrità psicofisica del parente superstite, purché risulti provata in concreto sia l'insorgenza di una specifica patologia fisica o psichica, idonea ad incidere in maniera non transitoria sulle complessive condizioni di salute del soggetto istante sia il nesso causale tra la scomparsa del proprio caro ed il fenomeno patogeno (cfr., ex multis, Cass. Civ. n. 3549/2004).

Il c.t.u., con valutazione conforme ai canoni fondamentali della scienza medico-legale, immune da vizi logici e adeguatamente motivata, ha individuato la percentuale di invalidità, sotto forma di lesione alla integrità psicofisica, riconoscibile in capo ai prossimi congiunti come conseguenza della morte della vittima primaria.

Per quanto riguarda [REDACTED], la lesione dell'integrità psicofisica è stata riconosciuta nella misura del 15% di invalidità. Il risarcimento, pertanto, sulla base delle tabelle elaborate dal Tribunale di [REDACTED] (cfr. Cass., Sez. 3, Sentenza n. 12408 del 7/06/2011), considerando che all'epoca del sinistro la donna aveva trenta anni, potrebbe essere riconosciuto nella misura di € 45.246,00.

Tale importo, in ragione del concorso della vittima primaria della causazione dell'evento (v. *supra*), dovrà essere diminuito in misura corrispondente (cfr. Cass., Sez. 3, Sentenza n. 23426 del 04/11/2014), risultando così la somma di € 27.147,60.

Il c.t.u. non ha individuato il momento in cui l'invalidità permanente si è stabilizzata, eventualmente dopo un periodo di inabilità temporanea. Pertanto, presupponendo che il danno biologico si fosse prodotto nella misura indicata dal perito già nel momento in cui si



è verificata la morte del prossimo congiunto, è a quella data che deve essere fissato il *dies a quo* per la decorrenza della rivalutazione monetaria e degli interessi compensativi, da calcolare sulla somma previamente devalutata al 17/10/01. Il *quantum* risarcitorio che risulta ammonta pertanto ad € 34.825,00.

Ad [REDACTED] il c.t.u. ha riconosciuto un danno da lesione dell'integrità psicofisica nella misura del 10%. Il risarcimento, pertanto, sulla base delle tabelle elaborate dal Tribunale di Milano, considerando che all'epoca del sinistro la bambina aveva quattro anni, potrebbe essere riconosciuto nella misura di € 27.189,00. La somma così individuata, dovrà essere devalutata alla data del fatto (17/10/2001) e, quindi, sull'importo così ottenuto, rivalutato anno per anno fino ad oggi, dovranno essere corrisposti gli interessi al tasso legale aventi natura compensativa, così per un importo quantificabile in €. 20.927,00.

A [REDACTED] il c.t.u. ha riconosciuto un danno da lesione dell'integrità psicofisica nella misura del 10%. Il risarcimento, pertanto, sempre sulla base delle tabelle elaborate dal Tribunale di [REDACTED] e considerando l'età del padre della vittima all'epoca del sinistro (sessantaquattro anni), deve essere liquidato nella somma di € 14.553,00.

Il c.t.u. ha, infine, accertato che il danno biologico patito dalla madre di [REDACTED] [REDACTED], è quantificabile nella misura del 5%. Sempre prendendo come riferimento le tabelle milanesi e applicando i criteri sopra descritti il risarcimento da lesione della integrità psicofisica deve essere liquidato nella somma di € 4.883,00.

Non vi sono elementi per applicare sugli importi così individuati un ulteriore aumento a titolo di personalizzazione, avendo il dott. [REDACTED] già adeguatamente considerato la specificità della situazione di ciascuno dei parenti della vittima, in particolare valorizzando sia la storia personale e clinica degli esaminandi, sia traendo elementi dai colloqui assunti, sia apprezzando le emergenze cliniche. Appare particolarmente approfondita l'analisi dei profili psicologici e della diversa reazione di ognuno al tragico evento, senza limitarsi a banali standardizzazioni. Del resto, la sofferenza soggettiva derivante alla perdita di un congiunto, quale conseguenza, per così dire, ordinaria dell'evento, è già compresa nella liquidazione del danno c.d. biologico (così come in quello parentale, cfr. *infra*), salvo che vi siano fattori eccezionali che ne giustificano un'autonoma considerazione.

aaa) Il danno c.d. da perdita del rapporto parentale

Partendo da una nozione di danno non patrimoniale quale pregiudizio conseguente alla lesione di valori inerenti alla persona che, quindi, non si esaurisce nel danno morale soggettivo, deve ammettersi la risarcibilità del danno non patrimoniale da uccisione di congiunto, consistente nella definitiva perdita del rapporto parentale, quest'ultima intesa



come lesione della sfera degli affetti e della reciproca solidarietà nell'ambito della famiglia, formazione sociale tutelata dagli artt. 2, 29 e 30 Cost., nella quale avviene la libera e piena esplicazione delle attività realizzatrici della persona umana. Si tratta di un bene giuridico diverso sia dal bene salute, sia dall'integrità morale, suscettibile di risarcimento pur nell'ambito della già richiamata nozione omnicomprensiva di danno non patrimoniale.

Anche in questo caso, in base alle regole generali, il danno da morte del congiunto è risarcibile solo ove sussistano tutti gli elementi costitutivi dell'illecito aquiliano: in particolare, solo ove sia fornita la prova del nesso di causalità tra la perdita del parente e la irreversibile compromissione di relazioni interpersonali che fossero effettive, tale da alterare definitivamente le abitudini di vita, lo sviluppo armonico della persona e gli assetti affettivi e relazionali all'interno della famiglia.

Trattandosi di un pregiudizio che si proietta nel futuro e dovendosi avere riguardo al periodo di tempo per il quale si sarebbe presumibilmente esplicato il godimento del congiunto, è ammesso il ricorso a valutazioni prognostiche e per presunzioni, pur sulla base di elementi oggettivi.

La giurisprudenza ha affermato che quando si tratta di soggetti legati da uno stretto vincolo di parentela, come nel caso di specie, il danno da lesione del rapporto parentale può ritenersi presunto (essendo, al contrario, necessario dimostrare la sussistenza di un rapporto di convivenza in caso di persone estranee a tale ristretto nucleo familiare, come nel caso di nonni, nipoti, genero o nuora, cfr. in tal senso Cass., Sez. 3, Sentenza n. 4253 del 16/03/2012).

Ciò premesso in linea teorica, per tutti gli attori la liquidazione equitativa ai sensi degli artt. 1226 e 2056 c.c. del danno come sopra individuato, pur assumendo come punto di partenza e di riferimento, al fine di soddisfare l'esigenza di uniformità di trattamento, una valutazione comparativa delle tabelle elaborate dai Tribunali di Roma e di Milano, sarà effettuata individuando validi criteri di giudizio, parametrati alla specificità del caso da esaminare, in funzione di una personalizzazione del danno; quest'ultima non essendo conseguibile attraverso l'esclusivo ricorso ai criteri standardizzati contenuti nelle tabelle (cfr. Cass., Sez. L., sentenza n. 26590 del 17/12/2014; Cass., Sez. 3, Sentenza n. 9231 del 17/04/2013).

Gli importi sotto indicati devono ritenersi "al netto" della decurtazione conseguente al concorso della vittima nella causazione dell'incidente di volo e già comprensiva della rivalutazione e degli interessi compensativi sulla somma liquidata, previamente devalutata all'epoca del sinistro.



Per quanto riguarda la sig.ra [REDACTED] è pacifico che la stessa abbia conosciuto il defunto marito quando era molto giovane, convolando a nozze poco più che ventenne, nel 1992 e generando con lui la figlia [REDACTED] di quattro e mezzo all'epoca del sinistro. Considerati, quindi, l'età della vittima e della moglie al tempo del decesso (gli stessi erano molto giovani, quasi coetanei ed avrebbero presumibilmente condiviso le proprie vite ancora per molti anni), il rapporto di coniugio e l'intensità del legame affettivo (erano sposati, pur così giovani, già da nove anni), la presenza di una figlia piccola (con la conseguente difficoltà di crescerla senza il supporto dell'altro genitore), pare equo quantificare il risarcimento spettante alla [REDACTED] per questa peculiare sottocategoria di danno non patrimoniale nella somma di € 250.000,00 al valore attuale – già considerato il concorso di colpa.

Per quanto riguarda la figlia, [REDACTED] di poco più di quattro anni all'epoca del sinistro, si deve considerare da un lato, il rapporto meno prolungato con il padre, del quale, infatti, la stessa ha un ricordo molto vago (cfr. relazione c.t.u.); dall'altro, il maggior pregiudizio futuro, stante l'ampiezza e la precocità del periodo della vita durante il quale la stessa non potrà beneficiare del rapporto affettivo e del sostegno della figura paterna. Pare equo, pertanto, quantificare il risarcimento nella somma di € 200.000,00.

Per quanto riguarda i genitori di [REDACTED] si devono valutare ai fini della liquidazione equitativa ex art. 1226 c.c., la giovane età della vittima, l'assenza di altri figli, la documentata vicinanza dell'abitazione di [REDACTED] e di [REDACTED] all'abitazione e al luogo di lavoro del figlio (cfr. doc. 17 e 18 del fascicolo attoreo), il fatto che quest'ultimo avesse lasciato il nucleo familiare da molti anni. Alla luce di tali elementi, il risarcimento da riconoscere al padre ed alla madre del defunto deve essere commisurato nella somma di € 190.000,00 per ciascuno.

Anche in questo caso, si deve ritenere che non spetti agli attori la corresponsione di una somma ulteriore a titolo di danno morale, in considerazione del fatto che la perdita di una persona cara implica necessariamente una sofferenza morale, la quale non costituisce un danno autonomo, ma rappresenta un aspetto del quale tenere conto, unitamente a tutte le altre conseguenze, nella liquidazione unitaria ed omnicomprensiva, adeguatamente personalizzata, del danno non patrimoniale; costituirebbe, pertanto, una inammissibile duplicazione risarcitoria la congiunta attribuzione del risarcimento a titolo di danno da perdita del rapporto parentale e del danno morale, inteso quale sofferenza soggettiva.



b) Il danno patrimoniale

A titolo di danno patrimoniale patito in proprio, parte attrice chiede: il lucro cessante derivante dalla impossibilità di disporre dello stipendio che sarebbe stato corrisposto a [redacted] come differenza tra la pensione di reversibilità percepita e percipienda da [redacted] e gli aumenti retributivi che sarebbero stati riconosciuti al marito in caso di sopravvivenza, in conseguenza delle progressioni di carriera; il lucro cessante derivante ad [redacted] nel momento in cui la stessa, terminati gli studi ma non ancora economicamente indipendente, cesserà di ricevere i trattamenti economici spettanti quale "orfana di vittima del dovere"; il danno emergente subito dalla [redacted] e da [redacted] a causa delle spese mediche sostenute.

In primo luogo, non può essere riconosciuto il risarcimento del danno da lucro cessante in favore della moglie e della figlia della vittima perché i presupposti sui quali si fonda la domanda sono ipotetici e indimostrati: la progressione di carriera è evento futuro ed incerto, così come la circostanza che [redacted] prosegua gli studi e poi non reperisca nell'immediatezza una occupazione lavorativa.

Per quanto riguarda le spese mediche, sono state ritenute congrue dal c.t.u. e documentate (cfr. doc.ti 24-28 e ricevute prodotte all'udienza del 18/09/14) quelle sostenute da [redacted], pari ad € 2.917,77 (escluse quelle per i c.t.p. che saranno liquidate tra le spese di lite cfr. par. 7).

Con riferimento alle spese per il sostegno psicologico e psichiatrico, quantificate dal c.t.u. nella somma di € 500,00 all'anno, il risarcimento (riconosciuto per futuro, mentre per il passato devono ritenersi assorbite dagli importi documentati) può essere quantificato in via equitativa in complessivi € 5000,00, apparendo quanto meno improbabile che il suddetto sostegno abbia una maggiore durata.

Per le spese per c.t.u. e c.t.p. sostenute da [redacted] v. *infra* par. 7.

6) Le richieste istruttorie

Per quanto occorrer possa, avendo parte attrice reiterato con la precisazione delle conclusioni le richieste di prova formulate con la memoria del 25/11/2011, deve essere confermata l'ordinanza di revoca del 2/05/13 per la superfluità delle prove testimoniali indicate dagli attori: in parte perché vertenti su circostanze documentalmente provate o emerse dai colloqui con il c.t.u., in parte perché superflue.



7) Le spese di giudizio

Le spese processuali relative al presente giudizio, liquidate in dispositivo ai sensi del D.M. n. 55/2014, comprensive delle spese di c.t.p. (€ 3.024,50 per [redacted] ed € 3.020,00 per [redacted]), così come il compenso spettante al c.t.u. già liquidato all'udienza del 16/01/14 (e integralmente versato da [redacted]) seguono la soccombenza e dovranno essere integralmente corrisposte dal convenuto. Trattandosi di un'ipotesi ai sensi dell'art. 4, comma 2 del citato decreto ministeriale, il compenso sarà aumentato del 40% in ragione del numero di soggetti difesi dal medesimo avvocato.

P. Q. M.

Il Tribunale di [redacted] definitivamente pronunciando, respinta, per le causali di cui sopra, ogni diversa domanda delle parti:

1) condanna il [redacted] a corrispondere:

- A. a titolo di danno non patrimoniale trasmesso *iure hereditatis* agli attori, la somma complessiva di €. 12.000,00;
- B. a titolo di danno non patrimoniale patito *iure proprio* dagli attori, le seguenti somme, già comprensive di rivalutazione monetaria ed interessi compensativi dalla data del sinistro:
 - € 284.825,00 in favore di [redacted]
 - € 220.927,00 in favore di [redacted]
 - € 204.553,00 in favore di [redacted]
 - € 194.883,00 in favore di [redacted]
- C. a titolo di danno patrimoniale, la somma di €. 7917,27 in favore di [redacted] oltre rivalutazione e interessi legali sull'importo di € 2917,77 con decorrenza dalle date di spesa;

2) condanna il [redacted] al pagamento delle spese processuali sostenute dagli attori, che liquida in €. 50.600,00 per compensi, oltre rimborso di spese vive per contributo unificato, bollo e notificazioni, spese generali, Iva e Cpa come per legge;

3) pone definitivamente a carico del [redacted] soccombente le spese di CTU e CTP e condanna lo stesso convenuto alla refusione delle predette somme in favore di [redacted] che le hanno anticipate.

Firenze, 27 aprile 2015

Il giudice
dr. Niccolò Calvani

