

## TRIBUNALE DI TERAMO 24 GENNAIO 2012 N. 61

Est. FIORE

*Di Giulio Annina, Penot Aguilera Jelitza Victoria, Angiolini Nicola, Angiolini Edvige,  
De Siati Paolo e Di Ferdinando Amalia (avv. G. Lettieri) c. Aeroclub dell'Aquila  
(avv. F.R. Longo), Assicurazioni Generali s.p.a. (avv. E. Venta)*

**Imprese di navigazione e di trasporto - Aeroclub - Affidamento di un aeromobile a un socio pilota - Rapporto di preposizione - Trasporto amichevole - Caduta dell'aeromobile per difetto costruttivo - Responsabilità dell'aeroclub verso il trasportato.**



**Imprese di navigazione e di trasporto - Aeroclub - Affidamento di un aeromobile a un socio pilota - Caduta dell'aeromobile per difetto costruttivo - Responsabilità dell'aeroclub verso il socio.**

RIASSUNTO DEI FATTI — Il 17 febbraio 1998 un aeromobile di proprietà dell'aeroclub dell'Aquila, con a bordo il pilota e un passeggero, decollò dall'aeroporto di Preturo allo scopo di effettuare un volo turistico. Mentre il pilota effettuava una virata in prossimità della pista di atterraggio di Corropoli (TE), si produsse una rottura in due tempi della semiala destra, provocando la caduta del velivolo, a seguito della quale decedevano entrambi gli occupanti. Durante il procedimento penale avviato dalla Procura della Repubblica di Teramo, una perizia individuò la causa della rottura in un cedimento strutturale; conseguentemente, furono escluse responsabilità penali sia dell'aeroclub sia della società preposta alla manutenzione. Nonostante l'archiviazione del procedimento penale, gli eredi dei due deceduti convennero in giudizio l'aeroclub per sentirne dichiarare l'esclusiva responsabilità civile e condannarlo a un risarcimento di lire 600 milioni. A sua volta, l'aeroclub chiamò in causa il proprio assicuratore della responsabilità civile per vedersi manlevato dalle pretese degli attori.

*L'affidamento, da parte di un aeroclub locale, a un socio proprio o di altro aeroclub di un aeromobile di cui l'aeroclub è esercente non integra gli estremi del contratto di locazione, ma ha la sua causa nel rapporto sociale, sicché fra l'aeroclub e il socio sussiste un rapporto di preposizione. Pertanto l'aeroclub è responsabile verso il trasportato a titolo di cortesia non solo nell'ipotesi di difetto costruttivo dell'aeromobile e di vizio manutentivo dello stesso, ma anche quale ipotesi residuale ai sensi dell'art. 878 c. nav. nella ricorrenza di un eventuale errore del pilota <sup>(1)</sup>.*

*L'aeroclub è responsabile dei danni sopportati dal pilota, proprio socio, a causa della caduta dell'aeromobile, per la condotta colposa consistente nell'avergli affidato un aeromobile recante un difetto costruttivo (2).*

MOTIVI — Nel corso delle indagini veniva disposta una perizia, con incidente probatorio, affidata all'ing. Claudio Scarponi e questi individuava la causa della rottura della semiala che aveva provocato la caduta dell'aeromobile in un cedimento strutturale.

Conseguentemente venivano escluse responsabilità penali sia a carico dell'aeroclub dell'Aquila, semplice esercente, sia a carico della società preposta alla manutenzione. E ciò sia perché nessun addebito poteva essere mosso al pilota (con conseguente responsabilità dell'esercente per aver affidato il velivolo a persona non qualificata), sia in quanto i velivoli come quello coinvolto nel sinistro *de quo*, che aveva all'attivo solo 546 ore di volo, dovevano essere sottoposti al primo controllo dopo 1.000 ore di volo.

Veniva, quindi, richiesta e disposta l'archiviazione del procedimento penale, non essendo emersi profili di responsabilità penale a carico sia dell'esercente che del preposto alla manutenzione (*omissis*).

La domanda è fondata.

Gli attori fondano e sviluppano sostanzialmente il punto di responsabilità in capo all'aeroclub, in quanto derivante dall'affidamento del velivolo nell'esercizio dei propri fini istituzionali al socio De Siatì Arturo, responsabilità destinata ad operare non solo nell'ipotesi di difetto costruttivo del velivolo e di vizio manutentivo del mezzo, ma anche, quale ipotesi residuale ed in forza della richiamata previsione dell'art. 878 c. nav. nella ricorrenza di un eventuale errore del pilota; e, per quanto attiene alla domanda risarcitoria proposta da De Siatì Paolo e Di Ferdinando Amalia, rispettivamente fratello e madre del pilota del velivolo De Siatì Arturo, fondano la responsabilità dell'aeroclub dell'Aquila in ragione della evidente ricorrenza di una condotta colposa del sodalizio e ciò, per aver affidato al proprio socio De Siatì Arturo, per come è emerso dall'istruttoria, un velivolo recante un difetto costruttivo, ovvero un difetto manutentivo dal quale poi scaturì con efficacia causale determinante il tragico evento.

---

(1-2) V. la nota di E. FOGLIANI, a p. 602.

Non necessita un particolare problematico approfondimento critico la ricostruzione della dinamica del fatto, elaborato ed affidato in sede penale al perito ing. Claudio Scarponi, sui cui accertamenti va affermato e ritenuto anche in questa sede che, sulla base anche delle testimonianze e delle evidenze riscontrate, l'incidente fu causato dalla rottura in due tempi del longherone alare dell'ala destra in virata destra, ed il velivolo precipitava a seguito della perdita dell'ala stessa.

La causa della rottura è da imputare alla propagazione di un difetto iniziale all'interno del longherone alare, e tale propagazione ha provocato l'indebolimento del longherone stesso, che ha ceduto staticamente nella flessione nella direzione del ventre sotto una sollecitazione anche molto inferiore al teorico carico di rottura statica.

Ha escluso il perito inoltre che il De Siatì avesse compiuto acrobazie o avesse sollecitato il velivolo ai limiti delle sue possibilità.

Avendo il perito lasciato però irrisolto il problema dell'origine causale temporale del danneggiamento preesistente rinvenuto a carico dell'ala destra, ciò determinava l'archiviazione del procedimento penale a carico degli indagati.

Tuttavia, nel presente giudizio, ai diversi fini civilistici risarcitori, vengono acquisiti e tenuti in considerazione la produzione effettuata dalle parti di tutti gli atti relativi al citato procedimento penale e, dunque, non solo la perizia disposta dal gip presso il tribunale dell'Aquila di cui sopra, ma anche la consulenza tecnica di parte a firma del professor Leonardo Lecce e la relazione dell'Aeronautica militare.

Trattasi di accertamenti tecnico fattuali che, seppur disposti ed acquisiti in diversa sede penale, ben fondano idoneamente il convincimento del giudice civile ai fini della configurazione della domanda risarcitoria.

Ciò posto, in ordine alla domanda risarcitoria proposta dagli eredi di Angiolini Leante, gli attori hanno fondato la responsabilità del convenuto aeroclub dell'Aquila sul combinato disposto degli art. 878 e 895 c. nav., che comminano la responsabilità dell'esercente per tutti danni causati dall'equipaggio, cioè il comandante del velivolo e addetti al servizio in volo dell'aeromobile.

Orbene, va affermata la sussistenza della responsabilità solidale ed indiretta dell'aeroclub per le lesioni che il passeggero, trasportato a titolo di cortesia, subisce a causa della caduta dell'aeromobile pilotato da un socio dell'ente, che ha l'esercizio del velivolo tempora-

neamente affidato al suo socio per un breve volo di diporto (v. ad es. Cass. civ. 9 dicembre 1976 n. 4586).

Invero, sul piano negoziale, l'affidamento di un aeroclub locale ad un socio proprio o di altro aeroclub di un aeromobile di cui l'aeroclub è esercente, affinché lo guidi in volo in un giro turistico, non integra gli estremi del contratto di locazione, ma ha la sua causa nel rapporto sociale, in virtù del quale il detto socio ha il diritto di partecipare alle attività turistiche, sportive e didattiche nel campo aeronautico previsto dallo statuto degli aeroclub, approvato con d.P.R. 7 novembre 1957 n. 1483 e rispondenti ai fini istituzionali di detti enti.

Inoltre, sempre per la giurisprudenza di vertice, tra l'aeroclub che ha l'esercizio di un determinato aeromobile e il socio al quale questo viene affidato affinché lo guidi in volo, sussiste un rapporto di preposizione, per cui il detto preposto viene a trovarsi in una posizione equiparabile a quella del comandante o dell'addetto al servizio in volo dell'aeromobile contemplata dall'art. 895 c. nav., sicché l'esercente di un aeromobile, indipendente da eventuali sue responsabilità contrattuali nascenti da un contratto di trasporto od extra contrattuali per fatto illecito proprio, è responsabile secondo la norma dell'art. 878 c. nav. per il fatto del preposto al servizio in volo dell'aeromobile (v. Cass. civ. 7 luglio 1972 n. 2264).

Pertanto, in quanto tale rapporto si risolve nel mero e momentaneo uso materiale del veicolo in armonia con gli scopi del sodalizio, non determina il trasferimento dall'aeroclub al socio dell'esercizio del velivolo, del quale l'aeroclub conserva a tutti gli effetti la qualità di esercente, quanto ne consegue l'insorgere, tra il socio del club che gli affida l'aeromobile senza dismetterne l'esercizio, di un rapporto di preposizione, in forza del quale il socio pilota preposto alla guida viene a trovarsi in una posizione equiparabile a quella del comandante o dell'addetto al servizio di volo di cui all'art. 895 c. nav.

Ne consegue altresì la ricorrenza a carico dell'aeroclub del presupposto previsto dall'art. 878 c. nav. per la responsabilità indiretta dell'esercente, consistente da un lato nella titolarità dell'esercizio dell'aeromobile, nonché dall'altro nel rapporto di preposizione nei riguardi di un soggetto, il socio pilota, che, nell'attuazione di tale esercizio, compie un fatto lesivo dei diritti di terzi.

Va affermata la responsabilità dell'aeroclub per le conseguenze del sinistro mortale subito dal trasportato a titolo di cortesia Angiolini Leante, e non solo per un prevalente profilo di acritica responsa-

bilità oggettiva, ma in ragione del fatto che in occasione del sinistro l'Angiolini Leante si trovava a bordo del velivolo quale trasportato titolo di cortesia, che esercente del velivolo era l'aeroclub dell'Aquila e che detto velivolo era pilotato dal socio De Siati Arturo.

Tale responsabilità deriva dall'affidamento del velivolo nell'esercizio dei propri fini istituzionali al socio De Siati Arturo ed è destinata ad operare non solo nell'ipotesi di difetto costruttivo del velivolo e di vizio manutentivo del mezzo, ma anche quale ipotesi residuale ed in forza della richiamata previsione dell'art. 878 cod. nav. nella ricorrenza di un eventuale errore del pilota.

In ordine al *quantum debeatur* la quantificazione del danno va effettuata tenendo conto del complesso dei principi elaborati dalla giurisprudenza della suprema Corte in tema di risarcimento del danno da morte del congiunto (*omissis*).

Per quanto riguarda la domanda risarcitoria proposta da De Siati Paolo e Di Ferdinando Amalia, rispettivamente fratello e madre del pilota del velivolo De Siati Arturo, la responsabilità dell'aeroclub va affermata in ragione della ricorrenza di una condotta colposa del sodalizio, e ciò per aver affidato al proprio socio, per come emerso dall'istruttoria, un velivolo recante un difetto costruttivo (*omissis*).

Va respinta l'eccezione sollevata dalla compagnia assicuratrice chiamata in causa, secondo cui l'entità del risarcimento non potrebbe comunque superare l'importo di ex lire 195 milioni previsto dall'art. 943 primo comma c. nav.

Tale limite è stato abrogato, da anni, a seguito dell'entrata in vigore del reg. (CE) n. 2027/97 il quale all'art. 3, lett. a, ha previsto che la responsabilità del vettore aereo comunitario per i danni da morte, ferite o qualsiasi altra lesione personale subita da un passeggero in caso di incidente non è soggetta ad alcun limite finanziario, sia esso stabilito dalla legge, da una convenzione o in via contrattuale (*omissis*).

P. Q. M.

Il Tribunale di Teramo, in persona del giudice unico, definitivamente pronunziando così decide:

A) accoglie la domanda attrice e, per l'effetto, condanna i convenuti Aeroclub dell'Aquila e Generali Assicurazioni s.p.a. in solido al pagamento in favore dell'attore della somma di € 300.000,00 in favore di Di Giulio Annina; € 300.000,00 in favore di Pennot Aguilera Jelitza Victoria, oltre al danno patrimoniale quantificabile ex art. 4 legge n. 39/1977 — triplo della pensione sociale — e dunque in ulte-

rriori € 180.000,00; ed € 76.000,00 ciascuno in favore di Angiolini Nicola ed Angiolini Edvige, rispettivamente fratello e sorella, oltre interessi legali e rivalutazione dalla data del deposito della presente sentenza sino al soddisfo;

in favore altresì di Di Ferdinando Amalia, in € 300.000,00 e di € 76.000,00 in favore di De Siati Paolo oltre interessi legali e rivalutazione dalla data del deposito della presente sentenza sino al soddisfo.

\* \* \*

### **Un emblematico caso di ritenuta responsabilità dell'aeroclub nei confronti di un socio pilota e di un terzo trasportato.**

SOMMARIO — 1. Premessa — 2. I fatti di causa — 3. La responsabilità dell'aeroclub per il trasporto amichevole — 4. La responsabilità dell'aeroclub nei confronti del socio pilota — 5. L'azione diretta contro l'assicuratore.

1. *Premessa* — La sentenza che si annota rappresenta l'ennesimo tassello di un orientamento giurisprudenziale che da un decennio a questa parte sta prendendo, purtroppo, sempre maggior vigore. Tale orientamento privilegia al diritto una pretesa equità sociale, in applicazione del principio non codificato secondo cui, se qualcuno ha subito un grave danno, da qualcun altro un risarcimento lo deve pur ottenere. Non importa se il convenuto sia o meno responsabile, o il danno sia dovuto a fortuito, o addirittura sia stato provocato dallo stesso danneggiato. L'importante è che il convenuto — sia esso lo Stato, un'assicurazione, una catena alberghiera, un grosso imprenditore — abbia solidità finanziaria tale da garantire un cospicuo risarcimento.

Tale orientamento, qualche anno fa quasi esclusivo appannaggio dei giudici di pace, si è via via esteso ai giudici togati di merito, fino ad intaccare la stessa Corte di cassazione, cui recenti sentenze hanno destato forti dubbi <sup>(1)</sup>.

---

(1) Fra le più recenti, si può citare Cass. 8 febbraio 2012 n. 1769. Una ragazza sedicenne, in gita scolastica, durante la notte — sembra dopo aver fumato uno spinello — era andata sul balcone e aveva scavalcato la ringhiera, trovandosi su un lastrico solare. Passeggiando su di esso era poi caduta, rimanendo invalida. La ragazza aveva convenuto in giudizio albergo, scuola e genitori del compagno che le avrebbe offerto lo spinello. Respinte da entrambi i giudici di merito le sue domande, la Cassazione ha cassato la decisione d'appello individuando: 1) una responsabilità dell'albergo per cosa in custodia (il lastrico solare), responsabilità non esclusa dall'uso improprio e volontario che ne aveva fatto la ragazza; 2) una responsabilità della scuola, che non si sarebbe accorta della pericolosità della stanza assegnata alla giovane, pericolosità consistente appunto nel fatto che scavalcando la ringhiera del balcone si sarebbe potuto raggiungere un lastrico solare, da cui si sarebbe potuti cadere. La suddetta sen-

Il diritto dei trasporti e della navigazione è uno di quelli che maggiormente viene violentato da questo orientamento, di cui la sentenza che si annota è un tipico esempio.

2. *I fatti di causa* — I fatti alla base della causa, secondo quanto indicato in sentenza, non erano controversi. Un aeromobile appartenente ad un aeroclub, con ai comandi un socio ed a bordo un passeggero, precipita per il distacco di un'ala durante una virata, provocando la morte dei due occupanti. Le perizie svolte in sede penale, fatte proprie anche dal giudice civile, appurano che l'ala si è rotta per un difetto costruttivo occulto e che nulla è imputabile né all'aeroclub — che ha sempre svolto adeguatamente la dovuta manutenzione — né al pilota, che nell'occasione non ha eseguito alcuna acrobazia né sollecitato il velivolo oltre le sue possibilità. Il procedimento penale aperto in seguito all'evento viene quindi archiviato.

Sembrirebbe un tipico caso di responsabilità del produttore. Tuttavia, per qualche motivo gli eredi delle due persone morte nel sinistro decidono di chiedere il risarcimento del danno all'aeroclub proprietario del velivolo, di cui il pilota, dante causa di alcuni degli attori, era socio. L'aeroclub chiama a sua volta in causa il proprio assicuratore della responsabilità civile.

Il tribunale, dopo una decina di anni di causa (nella quale, peraltro, non risulta essere stata svolta alcuna attività istruttoria che non fosse l'acquisizione delle perizie svolte in sede penale prima che iniziasse il giudizio civile), condanna in solido l'aeroclub ed il suo assicuratore al pagamento di oltre un milione di euro a favore degli attori.

3. *La responsabilità dell'aeroclub per il trasporto amichevole* — Il ragionamento della sentenza che porta alla duplice condanna parte dalla statuizione secondo la quale l'aeroclub è esercente dei propri aeromobili anche quando a condurli è un socio. L'affermazione di per sé è esatta ed è basata sull'uniforme, anche se risalente, orientamento in tal senso della Cassazione<sup>(2)</sup>. In tali occasioni, la suprema Corte aveva affermato che l'essere l'aeroclub esercente del velivolo «comporta, nell'ipotesi di trasporto di persone a titolo ami-

---

tenza è stata annotata da A. ASTONE, *Responsabilità da cose in custodia: in tema di gita scolastica e danno da autolesione*, in *Giust. civ.* 2012, 9, 2047; A. COCCHI, *La responsabilità per i danni da cose in custodia e quella derivante da contatto sociale per le lesioni autocagionate dall'allievo*, in *Resp. civ. e prev.* 2012, 5, 1547; A.P. BENEDETTI, *La caduta di un alunno durante gita scolastica: chi risponde?*, in *Danno e resp.* 2012, 7, 760.

(2) Cass. 7 luglio 1972 n. 2264, in *Giur. it.* 1973, I-1, 899, con nota di M. GRIGOLI, *Responsabilità dell'aeroclub per il trasporto amichevole da parte del socio*; Cass. 9 dicembre 1976 n. 4586, in *Giust. civ.* 1977, I, 446, con nota di M. GRIGOLI, *Ancora in tema di responsabilità dell'aeroclub per il trasporto amichevole da parte del socio*.

chevole (art. 414 c. nav.), la responsabilità indiretta dell'aeroclub, esercente dell'aeromobile, per i fatti lesivi dei diritti dei terzi compiuti dal socio pilota, preposto alla guida, nell'attuazione di tale esercizio».

Una volta stabilito tale principio come base della sua pronuncia e avendo ritenuto, per l'appunto, che il passeggero fosse trasportato a titolo di cortesia, il tribunale avrebbe dovuto verificare se il danno fosse stato dovuto a fatto del socio pilota, o comunque se l'aeroclub, nella sua veste di esercente, fosse o meno stato responsabile del sinistro.

Dato che secondo l'art. 414 c. nav., sicuramente applicabile al tempo del sinistro anche al settore aereo, «chi assume il trasporto di persone o di bagagli a titolo amichevole è responsabile solo quando il danneggiato provi che il danno dipende da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti», il tribunale avrebbe dovuto mandare assolto l'aeroclub, avendo escluso che il pilota avesse compiuto errori di manovra, ed avendo invece affermato che la rottura dell'ala era stata dovuta a difetto costruttivo. Non solo quindi il danneggiato non aveva provato la colpa grave del vettore, ma la stessa sentenza, accogliendo le tesi del vizio occulto costruttivo formulata dai periti nominati in sede penale, in sostanza aveva già individuato una causa dell'evento certamente non imputabile né al pilota, né all'esercente vettore.

Invece, nonostante il chiarissimo disposto dell'art. 414 c. nav., che stabilisce per il trasporto amichevole un regime di responsabilità soggettiva, la sentenza in esame sembrerebbe inventare per l'aeroclub vettore una responsabilità oggettiva, addirittura aggravata (e non alleggerita, come nella legge) dal fatto che si trattasse di un trasporto amichevole<sup>(3)</sup>. E per chiarire meglio il concetto della ritenuta responsabilità oggettiva, la sentenza chiarisce che essa opera ai sensi dell'art. 878 c. nav. per il solo fatto di aver affidato l'aeromobile al pilota, e sussiste anche nella ipotesi di difetto costruttivo.

Peccato che anche questa ulteriore giustificazione per la ritenuta responsabilità oggettiva non stia assolutamente in piedi. L'art. 878 c. nav., infatti, stabilisce che «l'esercente è responsabile per i fatti dell'equipaggio»; e certamente un difetto costruttivo occulto non è un fatto imputabile al socio che pilotava il velivolo al momento del sinistro.

All'aeroclub, che lo invocava in via subordinata, non è stato neppure concesso il beneficio della limitazione di responsabilità all'epoca previsto dall'art. 943 c. nav. in lire 195.000.000; ciò in quanto, secondo la sentenza, tale

---

(3) Si legge testualmente nella sentenza: «Va affermata la responsabilità dell'aeroclub per le conseguenze del sinistro subito dal trasportato a titolo di cortesia Angiolini Leante, e non solo per un prevalente profilo di acritica responsabilità oggettiva, ma in ragione del fatto che in occasione del sinistro l'Angiolini Leante si trovava a bordo del velivolo a titolo di cortesia, che esercente del velivolo era l'aeroclub dell'Aquila e che detto velivolo era pilotato dal socio dell'aeroclub dell'Aquila Di Siatì Arturo».



limite sarebbe stato abrogato dall'art. 3, lett. *a*, del reg. (CE) n. 2027/97 <sup>(4)</sup>. Peccato, però, che detto regolamento si applicasse solo ai «veicoli aerei comunitari» <sup>(5)</sup>, definiti come qualsiasi vettore aereo munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del reg. (CEE) n. 2407/92 <sup>(6)</sup>. E indubbiamente un aeroclub non può essere ritenuto un vettore aereo comunitario ai sensi del reg. (CE) n. 2027/97 <sup>(7)</sup>.

In realtà, la decisione è stata in questo caso corretta, ma non certo per il motivo addotto dal giudice di Teramo. Giurisprudenza risalente ritiene infatti che il trasporto aereo amichevole abbia natura extracontrattuale e non sia soggetto «ad alcuna delle norme che regolano i contratti ed in particolare quello di trasporto aereo di persone» <sup>(8)</sup>; tuttavia, anche se lo fosse, per definizione il limite di responsabilità non si sarebbe comunque mai applicato, in quanto le ipotesi in cui il vettore di cortesia risponde del danno (dolo e colpa grave) sono esattamente quelle per le quali il vettore aereo non poteva beneficiare del limite di responsabilità previsto dall'art. 943 c. nav. allora vigente <sup>(9)</sup>.

4. *La responsabilità dell'aeroclub nei confronti del socio pilota* — Anche per quanto riguarda la responsabilità nei confronti del pilota, la sentenza dà spazio all'estro creativo del suo redattore. Si legge infatti che «la responsabilità dell'aeroclub va affermata in ragione della ricorrenza di una condotta colposa del sodalizio, e ciò per aver affidato al proprio socio, per come emerso dall'istruttoria, un velivolo recante un difetto costruttivo». Null'altro si legge circa la determinazione della responsabilità.

In questo caso, sono le norme in tema di responsabilità aquiliana ad apparire violate, ed in particolare quelle relative al nesso causale ed alla colpa.

---

<sup>(4)</sup> Reg. (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti. Detto regolamento è stato in seguito modificato dal reg. (CE) n. 889/2002 del Consiglio, del 13 maggio 2002, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, che peraltro non ha modificato l'ambito di applicabilità del regolamento.

<sup>(5)</sup> Art. 1 del reg. (CE) n. 2027/97.

<sup>(6)</sup> Definizione contenuta all'art. 2, lett. *b*, del reg. (CE) n. 2027/97.

<sup>(7)</sup> Il reg. (CEE) 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, prevede che «Il trasporto aereo di passeggeri, posta e/o merci effettuato mediante aeromobili non motorizzati e/o aeromobili motorizzati ultraleggeri, nonché i voli locali che non comportano il trasporto tra aeroporti diversi non sono soggetti alle disposizioni del presente regolamento» (art. 1.2 del regolamento).

<sup>(8)</sup> Cass. 7 luglio 1972 n. 2264, *cit.*, conforme, circa la natura del rapporto, alla precedente Cass. 5 luglio 1968 n. 2286, in *Resp. civ. e prev.* 1969, 325.

<sup>(9)</sup> Il testo dell'art. 943 c. nav. vigente al momento dell'incidente è stato sostituito dall'art. 17, comma 1, del d.lg. 9 maggio 2005 n. 96.

Per quanto riguarda il nesso causale, è vero che la stessa Cassazione riconosce trattarsi di «problema ermeneutico pressoché insolubile sul piano della dogmatica giuridica pura»<sup>(10)</sup>; tuttavia, la soluzione della sentenza impugnata (ossia di non porsi neppure il problema se nesso causale esistesse o meno) non appare appagante se non altro per rispetto agli illustri giuristi che tale problema hanno cercato di risolvere con varie e valide teorie.

Fra quella più accreditate e note, essendo state citate anche da pronunce dei giudici di legittimità, sono quelle riconducibili ai concetti della «*condicio sine qua non*», della «causalità adeguata», della «prevedibilità dell'evento», dello «scopo della norma violata», della «signoria dell'uomo sul fatto»<sup>(11)</sup>. Escluse *a priori* le ultime due, è abbastanza agevole sulla base della ricostruzione dei fatti fornita dalla stessa sentenza escludere anche le prime tre.

Se il comportamento dell'agente è l'affidamento del velivolo al socio, esso non è la *condicio sine qua non* dell'evento. Infatti, se non vi fosse stato un difetto strutturale, l'aereo non sarebbe precipitato seppur affidato al socio. Il comportamento dell'aeroclub non è neppure dotato di causalità adeguata a provocare il danno, in quanto, di per sé, il mero affidamento di un velivolo non ne provoca la caduta in volo. Per analogo motivo non appare applicabile la teoria della prevedibilità dell'evento, in quanto, essendo il vizio costruttivo occulto, la possibilità che l'ala si spezzasse non poteva essere prevista. Tantomeno l'affidamento del velivolo è *causa proxima* del sinistro, essendo essa, invece, il difetto costruttivo manifestatosi in seguito alla virata in volo.

Ma, come detto, la sentenza non si è neppure posta il problema se esistesse o meno un nesso causale fra comportamento dell'agente e danno.

Parimenti, non è stato neppure esaminato se esistesse l'elemento soggettivo della responsabilità aquiliana, ossia la colpa dell'aeroclub. Già l'aver individuato nel cedimento strutturale dovuto a vizio occulto la causa del danno avrebbe dovuto portare all'esclusione di una qualsiasi colpa che non fosse, eventualmente, quella del costruttore. Ma la sentenza in esame non si è limitata a tale macroscopico errore, ma è andata ben oltre, compiendo un errore grave concettuale. Quando infatti afferma che la condotta colposa consisterebbe nell'«aver affidato al proprio socio, per come è emerso dall'istruttoria,

---

<sup>(10)</sup> Così si esprime, nel testo, la pregevole Cass. 18 aprile 2005 n. 7997. Secondo tale pronuncia, che tratta diffusamente delle problematiche relative a colpa e nesso causale, «significativa (ed inquietante) rilevazione ermeneutica è quella per cui nulla di definito emerge dalle fonti legislative, penali e civili, sul tema della causalità in sé considerata (l'art. 40 c.p. fissa l'equivalenza fra il non fare ed il cagionare; il successivo art. 41 si occupa, con apparente salto logico, «dell'interruzione del nesso causale» senza punto definirne la portata concettuale, l'art. 2043 c.c. descrive il rapporto tra fatto doloso o colposo e danno in termini di «cagionare», senza ulteriori specificazioni)».

<sup>(11)</sup> *Ibidem*.

un velivolo recante un difetto costruttivo» il giudice individua un fatto, non l'elemento psicologico della condotta dell'agente; non indica infatti per quale motivo l'aeroclub sarebbe stato negligente o quale norma avrebbe violato. Cosa che sarebbe stata interessante sapere, visto che poco prima la sentenza aveva parlato di vizio costruttivo occulto quale causa del sinistro e aveva dato atto della corretta manutenzione compiuta sul velivolo <sup>(12)</sup>.

5. *L'azione diretta contro l'assicuratore* — Da ultimo non si può mancare di evidenziare come la sentenza in esame abbia errato anche nel condannare direttamente in solido con l'aeroclub il suo assicuratore della responsabilità civile. Anche in questo caso, il giudice ha dato per vigente un'azione diretta del danneggiato contro l'assicuratore della responsabilità civile del vettore (o esercente) che al momento dei fatti non esisteva. Tale azione diretta è stata infatti introdotta nel nostro ordinamento solo oltre otto anni dopo i fatti di causa, con la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione <sup>(13)</sup>.

Questo per quanto riguarda l'azione diretta degli eredi del passeggero. Per quanto riguarda invece l'azione degli eredi del socio-pilota, la statuizione è ancora più grave, in quanto non v'è stata alcuna modifica normativa successiva al sinistro che abbia introdotto un'azione diretta.

Se infatti la colpa dell'aeroclub è quella di «aver affidato al proprio socio, per come emerso dall'istruttoria, un velivolo recante un difetto costruttivo», il rapporto sulla cui base viene stabilita la sua responsabilità è quella nascente dal rapporto associativo fra aeroclub e suo socio, non certo quella nascente da un contratto di trasporto.

Per tali tipi di responsabilità, se assicurate, non era e non è prevista alcuna azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore; sicché anche in questo caso la sentenza in esame appare errata.

Per concludere, il Tribunale di Teramo ha impiegato oltre dieci anni per produrre questo bell'esemplare di sentenza. Veramente un risultato di cui la giustizia italiana può andare fiera.

ENZO FOGLIANI

---

<sup>(12)</sup> Ricordiamo che la stessa sentenza dà atto che il velivolo aveva volato per sole 546 ore e che il primo intervento manutentivo era previsto solo alle 1.000 ore di volo.

<sup>(13)</sup> L'azione diretta è ora prevista dall'art. 942, nel testo introdotto dall'art. 17, comma 1, del d.lg. 9 maggio 2005 n. 96, poi modificato dall'art. 14, comma 7, del d.lg. 15 marzo 2006 n. 151.

