

N. _____ Sent. _____


 CONTENZ. N. _____
 CRONOL. N. _____
 REPERT. N. _____
 COMUNICAZ. N. _____
 DEP. MINUTA _____
 P.M. _____

Esente da bollo L.488/99

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale di Parma in persona del Giudice Istruttore **Dott.**

Nicola SINISI in funzione di Giudice Unico, ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile promossa da:

WIND JET S.p.A., con sede legale in Catania, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avv.ti Gianluigi Ascenzi del foro di Roma e G. Nicolosi del foro di Catania ed elettivamente domiciliata presso lo studio dell'avv.E. Carra in p.le Macina n.3, in Parma

- ATTRICE -

contro

SO.GE.A.P. S.p.A. AEROPORTO DI PARMA - G. VERDI, in persona del suo Direttore Generale e legale rappresentante Dott.F.P. Wendler, con sede in via dell'Aeroporto n.44/a Fontana (Parma), rappresentata e difesa, anche disgiuntamente, dagli Avv.ti Francesca Terzi e Francesco Terzi del foro di Cosenza, elettivamente domiciliata in Parma, Galleria Polidoro n.8, presso lo studio dell'Avv.C. Osti

- CONVENUTA ed attrice in garanzia -

ENAV S.p.A., Ente Nazionale Assistenza al Volo con sede in Roma, in persona dell'A.D. e legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avv.ti Prof. Stefano Zunarelli del foro di

OGGETTO:

incidente aereo

risarcimento danni

Bologna ed Alberto Musi ed elettivamente domiciliata presso lo studio di quest'ultimo in Parma, Via XXII luglio, n. 60

- CONVENUTA ed attrice in garanzia -

con la chiamata in causa di:

UNIPOLSAI ASS.ni S.p.A., con sede in Bologna, incorporante della MILANO Ass.ni SpA, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avv.ti M.Ghelardi ed A. Facco del foro di Genova ed E. De Risio ed elettivamente domiciliata presso lo studio di quest'ultimo in Parma, p. le Boito n.1

- TERZA CHIAMATA ed attrice in garanzia -

IREN S.p.A., con sede in Reggio Emilia, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avv.Lino Vignali ed elettivamente domiciliata presso lo studio di quest'ultimo in Parma, b. go XX marzo n.1

- TERZA CHIAMATA -

IREN AMBIENTE S.p.A., con sede Piacenza, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avv.Lino Vignali ed elettivamente domiciliata presso lo studio di quest'ultimo in Parma, b. go XX marzo n.1

- Intervenuta ai sensi degli artt.111 e 105 c.p.c. -

ENTE NAZIONALE per l'AVIAZIONE CIVILE (E.N.A.C.), con sede in Roma, in persona dell'A.D. e legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'Avvocatura distrettuale dello Stato di Bologna con domicilio legale presso gli uffici di quest'ultima, in Bologna, via Guido Reni n. 4

- TERZO CHIAMATO ed attore in garanzia -

ASSICURATORI dei Lloyd's of London, con sede secondaria in Milano, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentati e difesi dall'avv. Franco Tassoni del foro di Roma e Francesca Donelli ed elettivamente domiciliati presso lo studio di quest'ultimo in Parma, piazza Garibaldi n.17

- TERZI CHIAMATI -

Causa Civile iscritta al n.2643/10 del Ruolo Generale ed assegnata a sentenza sulle seguenti conclusioni rassegnate all'udienza del 12 aprile 2019:

Per l'attrice:

"Piaccia all'Ill.mo Tribunale adito, rigettata ogni contraria istanza, eccezione e deduzione

«1. accertare e dichiarare i gravi inadempimenti, per quanto di rispettiva competenza e ragione, di **SO.GE.A.P. S.p.A. AEROPORTO DI PARMA** e di **ENAV S.p.A.** alle obbligazioni contrattuali assunte nei confronti di Wind Jet S.p.A. a mente del rapporto contrattuale in essere tra le parti, come descritto nella narrativa in fatto;

2. accertare e dichiarare altresì, per quanto di rispettiva competenza e ragione, la responsabilità extracontrattuale di **SO.GE.A.P. S.p.A. AEROPORTO DI PARMA** e di **ENAV S.p.A.** ai sensi e per gli effetti dell'art.2050 cod. civ. ovvero, in subordine, ex art.2043 cod.civ., per i motivi suesposti; e

3. accertare e dichiarare altresì, per quanto di rispettiva competenza e ragione, la responsabilità extracontrattuale di **IREN AMBIENTE S.p.A.** e/o di **ENAC** - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, in via esclusiva o in solido con quella di **SO.GE.A.P. S.p.A. AEROPORTO DI PARMA** e di **ENAV S.p.A.** ex art. 2055 cod.civ., nella causazione del danno patito da Wind Jet S.p.A.; e

4. per l'effetto, condannare, per quanto di rispettiva competenza e ragione, **SO.GE.A.P. S.p.A. AEROPORTO DI PARMA** ed **ENAV S.p.A.**

e/o IREN AMBIENTE S.p.A. e/o ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, al risarcimento di tutti i danni, patrimoniali e non, subiti e subendi dall'odierna attrice, per la parte in esubero rispetto all'importo di US\$ 5.805.415,17= (cinquemilionioctocotocinquemilaquattrocentoquindici/17) già rimborsato dall'assicuratore, all'oggetto surrogato, che si quantificano dunque rispettivamente, per le ragioni di esposte in corso di causa, nella somma di:

- USD 3.362.021,24 (tremilionitrecentosessantaduemilaventuno/24), ovvero nell'equivalente somma in Euro ai tasso di cambio EUR/USD applicabile al momento del giudizio;
- EURO 435.350,29= (quattrocentotrentacinquemilatrecentocinquanta/29); ed

- EURO 2.907.014,00 (duemilioninovecentosettemilaquattordici/00);
oltre interessi e rivalutazione monetaria come per legge, ovvero in quella maggiore o minor somma che verrà accertata in corso di causa, eventualmente anche in via equitativa.

Con vittoria di spese, competenze ed onorari di giudizio, oltre rimborso spese generali, IVA e CpA come per legge.

Per la convenuta SOGEAP:

"1. Voglia il Tribunale ill.mo, *contrariis reiectis*, per le argomentazioni svolte in narrativa, rigettare la domanda attrice, perché assolutamente infondata, in fatto e diritto.

2. ..

3. Nella ipotesi in cui fosse ritenuto sussistente in capo a parte attrice ed a qualsiasi titolo o ragione, il diritto al risarcimento dei danni, condannare la società ENAV SpA, convenuta in giudizio;

4. In via subordinata, nella denegata ipotesi in cui venisse condannata la società SOGEAP SpA, in via preliminare condannare la società Milano Ass.ni-Div. Sasa, in persona del legale rappresentante p.t. e la società Enia SpA, in persona del legale rappresentante p.t., a tenere indenne per quanto di rispettiva spettanza, la società SOGEAP SpA con pagamento

direttamente a parte attrice o comunque a rimborsare alla SOGEAP SpA quanto la società di gestione dovesse essere tenuta a pagare a qualsivoglia titolo o ragione alla WIND JET SpA

...

Con vittoria di spese e competenze di giudizio da distrarsi in favore dei costituiti difensori"

Per la convenuta ENAV:

Voglia l'Ill.mo Tribunale di Parma, *contrariis reiectis*, così provvedere e giudicare:

- Senza accettazione del contraddittorio diretto da parte di ENAV S.p.A., in persona del suo legale rappresentante *pro tempore*, nei confronti di SO.GE.A.P. S.p.A., nonché degli altri terzi chiamati in causa, a meno che questi non accettino parimenti il contraddittorio nei confronti delle domande formulate dalla scrivente difesa nella propria comparsa di costituzione e risposta, ovviamente qualora ciò non costituisca un'automatica conseguenza della formulazione delle domande c.d. trasversali o riconvenzionali,

- In via preliminare e pregiudiziale ed in rito:

- 1) Rigettare tutte le domande ed eccezioni non rilevabili d'ufficio formulate da IREN Ambiente S.p.A. ed IREN S.p.A., poiché costitutesi tardivamente, oltre i termini di cui all'art.166 c.p.c., con conseguente avveramento in capo ad IREN Ambiente S.p.A. e ad IREN S.p.A. delle decadenze di cui all'art.167, secondo comma, c.p.c. e la conseguente inammissibilità e/o improcedibilità delle loro domande ed eccezioni;

- 2) Rigettare, in accoglimento di tutte le eccezioni, deduzioni e domande formulate da ENAV S.p.A., tutte le domande e le eccezioni formulate da Wind Jet S.p.A., da SO.GE.A.P. S.p.A., da IREN Ambiente S.p.A., da IREN S.p.A., da Compagnia di Assicurazione di Milano – Milano Assicurazioni S.p.A. (indi UnipolSAI Assicurazioni S.p.A.), da ENAC, dagli Assicuratori dei Lloyd's of London nei confronti di ENAV S.p.A., poiché inammissibili e/o improcedibili e/o nulle;

3) Accertare e dichiarare il difetto di legittimazione passiva dell'ENAV S.p.A., in accoglimento di tutte le eccezioni, deduzioni e domande formulate da ENAV S.p.A. e, conseguentemente, rigettare tutte le domande ed eccezioni proposte da Wind Jet S.p.A., da SO.GE.A.P. S.p.A., da IREN Ambiente S.p.A., da IREN S.p.A., da Compagnia di Assicurazione di Milano – Milano Assicurazioni S.p.A. (indi UnipolSAI Assicurazioni S.p.A.), da ENAC, dagli Assicuratori dei Lloyd's of London nei confronti di ENAV S.p.A.;

• **Nel merito, in via principale:**

1) Rigettare, in accoglimento di tutte le eccezioni, deduzioni e domande formulate da ENAV S.p.A., tutte le domande e le eccezioni formulate da Wind Jet S.p.A., da SO.GE.A.P. S.p.A., da IREN Ambiente S.p.A., da IREN S.p.A., da Compagnia di Assicurazione di Milano – Milano Assicurazioni S.p.A. (indi UnipolSAI Assicurazioni S.p.A.), da ENAC, dagli Assicuratori dei Lloyd's of London nei confronti di ENAV S.p.A., poiché inammissibili, improcedibili, infondate in fatto e in diritto, e comunque in quanto non ne risulta provato il fondamento, nell'*an* e nel *quantum*.

2) In ogni caso, rigettare qualsiasi domanda formulata da Wind Jet S.p.A. con riferimento a danni all'immagine, in quanto infondata ed in nessun modo suffragata da alcuna prova.

• **Nel merito, in via subordinata:** in ogni caso, accertare e dichiarare l'esclusiva responsabilità integrale di SO.GE.A.P. S.p.A. e/o comunque l'assenza di qualsivoglia responsabilità di ENAV S.p.A. per la causazione dei danni occorsi a Wind Jet S.p.A. e conseguentemente rigettare interamente le domande ed eccezioni proposte da Wind Jet S.p.A., da SO.GE.A.P. S.p.A., da IREN Ambiente S.p.A., da IREN S.p.A., da Compagnia di Assicurazione di Milano – Milano Assicurazioni S.p.A. (indi UnipolSAI Assicurazioni S.p.A.), da ENAC, dagli Assicuratori dei Lloyd's of London nei confronti di ENAV S.p.A..

• **Nel merito, in via ulteriormente gradata:** nella denegata ipotesi in cui ENAV S.p.A. fosse condannata solidalmente con SO.GE.A.P. S.p.A.,

accertare e dichiarare l'esclusiva responsabilità integrale o *pro quota* di SO.GE.A.P. S.p.A. nella causazione dei danni occorsi a Wind Jet S.p.A. e, per l'effetto, condannare SO.GE.A.P. S.p.A. (e, in virtù della sua chiamata in garanzia, Compagnia di Assicurazione di Milano – Milano Assicurazioni S.p.A., indi UnipolSAI Assicurazioni S.p.A.) a versare direttamente a Wind Jet S.p.A. o a rimborsare ad ENAV S.p.A. l'intero importo che quest'ultima fosse condannata a pagare a Wind Jet S.p.A. a titolo di risarcimento del danno, con conseguente condanna di SO.GE.A.P. S.p.A. alla refusione integrale di tutte le spese di lite, diritti ed onorari, IVA e CPA.

- **Nel merito, in subordine:** considerata sia la mancanza di prova circa l'*an* ed il *quantum* dei danni asseritamente occorsi all'aeromobile di Wind Jet S.p.A., nonché il fatto che la presente causa è stata instaurata da Wind Jet S.p.A. senza alcuna preventiva comunicazione stragiudiziale indirizzata ad ENAV S.p.A., si chiede altresì la condanna dell'attore alle spese di lite e a quella somma che verrà ritenuta di giustizia per lite temeraria ai sensi dell'art. 96 c.p.c..

- **In ogni caso**, con vittoria di spese, diritti ed onorari di causa, oltre ai carichi di legge e con condanna della/e parte/i soccombente/i alla refusione integrale a favore di ENAV S.p.A. di tutte le spese di lite, diritti ed onorari, IVA e CPA, come per legge.

- **In via istruttoria:**

- 1) Assunti gli opportuni provvedimenti, accogliere integralmente le istanze istruttorie formulate da ENAV S.p.A. e rigettare, parimenti integralmente, quelle avversarie, nonché rigetti tutte le domande ed eccezioni, di rito, di merito ed istruttorie, proposte contro ENAV S.p.A. nella presente causa.

- 2) Ammettere la prova testimoniale sui seguenti capitoli di prova:

....

come da seconda e terza memoria istruttoria

...

5) Accertare e dichiarare l'inesistenza e/o la nullità e comunque l'inammissibilità delle dichiarazioni rese fuori udienza dal Com.te Catalisano al Cancelliere di questo Ecc.mo Tribunale il 10 luglio 2014:

6) Accertare e dichiarare l'incapacità a testimoniare ed inattendibilità del Com.te Dario Catalisano, del Sig. Giuseppe Iori e del Sig. Loris Maltalenti, nonché l'inattendibilità del Sig. Paolo Cerino.

7) Accertare e dichiarare la nullità della consulenza tecnica d'ufficio resa dal Com.te Angelo Ledda e dall'Ing. Giovanni Piero Marafante, le gravissime lesioni del contraddittorio e le gravissime irregolarità commesse dai consulenti tecnici d'ufficio per tutti i motivi indicati nei precedenti atti e difese, e/o

8) Accogliere l'istanza di sostituzione dei consulenti tecnici d'ufficio resa dal Com.te Angelo Ledda e dall'Ing. Giovanni Piero Marafante, depositata il 17 maggio 2016, anche con riferimento ai profili, individuati in tale istanza e nella comparsa conclusionale del 15 gennaio 2017 depositata nell'interesse di ENAV S.p.A., non interessati dall'ordinanza di rimessione della causa in istruttoria del 13 novembre 2017, incluse le valutazioni giuridiche sulla ripartizione delle competenze fra le parti in causa, per tutti i gravi motivi indicati, e/o

9) In via subordinata, accertare e dichiarare l'infondatezza della consulenza tecnica d'ufficio resa dal Com.te Angelo Ledda e dall'Ing. Giovanni Piero Marafante nelle parti e per i motivi indicati nei precedenti atti e difese, e

In conseguenza dei punti 7, 8 e 9,

10) Disporre la rinnovazione della consulenza tecnica d'ufficio con diversi consulenti tecnici d'ufficio anche sui punti non interessati dall'ordinanza di rimessione della causa in istruttoria del 13 novembre 2017.

11) Accertare e dichiarare la fondatezza delle osservazioni dei consulenti tecnici di parte di ENAV S.p.A., interamente richiamate come proprie eccezioni dalla medesima, sulla consulenza tecnica d'ufficio resa dal Gen. Alberto Notari e dall'Ing. Mauro Marchionni, e perciò accertare e dichiarare

l'infondatezza della medesima consulenza tecnica d'ufficio e conseguentemente discostarsene *in parte qua*.

12) Ammettere una consulenza tecnica d'ufficio, volta ad accertare le concrete modalità di verifica dell'evento di *bird strike* per il quale è causa, fra le quali le condizioni di visibilità e la possibile traiettoria e velocità dei gabbiani:

1) accerti il consulente tecnico d'ufficio la probabile modalità di verifica dell'evento di *bird strike*, che il primo agosto 2009, alle ore 20:18 circa, nell'aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma ha interessato l'Airbus A 320 con il codice Wind Jet 209, esercito dalla Wind Jet S.p.A., tenendo conto anche delle caratteristiche dell'aeromobile stesso, ed accertando, in particolare, la traiettoria dei gabbiani che hanno colpito i motori dell'aeromobile suddetto e le condizioni di visibilità dalla cabina di pilotaggio dell'aeromobile suddetto, dalla torre di controllo, dal perimetro della pista e dagli altri luoghi ove si trovavano o avrebbero dovuto trovarsi il falconiere ed il personale della Bird Control Unit incaricato da SO.GE.A.P.;

2) accerti il consulente tecnico d'ufficio la compatibilità tecnica fra i danni asseritamente subiti dall'aeromobile esercito da Wind Jet e l'evento di *bird strike* per il quale è causa.

13) Rigettare la consulenza tecnica d'ufficio richiesta da Wind Jet S.p.A., in quanto inammissibile, perché esplorativa e superflua, per tutti i motivi di cui al presente atto.

14) Revocare la liquidazione del fondo spese per la consulenza tecnica d'ufficio resa dal Com.te Angelo Ledda e dall'Ing. Giovanni Piero Marafante a carico di ENAV S.p.A. o, in via subordinata, confermare la liquidazione delle spese per i CTU, a carico anche delle altre parti che hanno proposto quesiti peritali, fra le quali SOGEAP S.p.A. e Milano Assicurazioni S.p.A. (indi UnipolSAI Assicurazioni S.p.A.).

15) Accertare e dichiarare l'inammissibilità dei documenti prodotti dalle altre parti, in particolare Wind Jet S.p.A. e SO.GE.A.P. S.p.A.,

successivamente alla maturazione delle relative preclusioni, e di conseguenza non ammetterli e/o disporne lo stralcio dal fascicolo”.

Per la terza chiamata Unipolsai:

«Voglia il Tribunale Ill.mo, ogni contraria istanza, eccezione e deduzione reietta:

in via istruttoria (1) ...

in via preliminare - rilevate (i) la novità delle domande riconvenzionali in senso improprio proposte per la prima volta dalla IREN S.p.A. all'udienza del 25 maggio 2012 nei confronti, fra gli altri, di SOGEAP S.p.A. nonché di quelle proposte per la prima volta dalla IREN AMBIENTE S.p.A. nella propria memoria ex art. 183, comma sesto, n. 1 c.p.c. nei confronti, fra gli altri, di SOGEAP S.p.A. e (ii) la tardività delle citate domande di IREN S.p.A. quand'anche fossero state proposte con la comparsa di risposta essendosi IREN S.p.A. costituita in giudizio in data 4 marzo 2011 e quindi oltre termine di venti giorni prima dell'udienza fissata per il 18 marzo 2011- dichiarare tali domande inammissibili e/o improcedibili e/o comunque respinte;

in via principale, respingere le domande tutte proposte dalla WIND JET S.p.A. e dalla ENAV S.p.A. nei confronti della SO.GE.A.P. S.p.A., sedente ed in persona come in atti, e - per l'effetto e comunque - respingere le domande tutte spiegate da quest'ultima nei confronti della MILANO ASSICURAZIONI S.p.A. e, quindi, del soggetto in cui quest'ultima si è fusa per incorporazione con effetto dal 6 gennaio 2014, UNIPOLSAI ASSICURAZIONI S.p.A.;

in via subordinata e salvo gravame, nella non creduta ipotesi di accertamento di una qualche responsabilità della SO.GE.A.P. S.p.A. in ordine all'evento per cui è causa, (i) escludere o quantomeno ridurre ai sensi dell'art.1227 cod. civ. il risarcimento da essa SO.GE.A.P. S.p.A. dovuto e comunque (ii) limitare ai sensi di polizza l'indennità eventualmente a quest'ultima dovuta dalla UNIPOLSAI ASSICURAZIONI S.p.A. nonché (iii) dichiarare l'ENAC ENTE NAZIONALE PER

L'AVIAZIONE CIVILE e/o la IREN S.p.A., sedenti ed in persona come sopra, obbligate ad integralmente manlevare e tenere indenne la UNIPOLSAI ASSICURAZIONI S.p.A. dalle conseguenze patrimoniali tutte di un accoglimento delle domande contro di essa proposte e, per l'effetto, condannarle alternativamente, solidalmente o come meglio a rimborsare alla medesima quanto da essa corrisposto e/o da corrispondersi alla SO.GE.A.P. S.p.A. o ad altri soggetti in dipendenza di un tale accoglimento.

Vinti compensi e spese del giudizio oltre accessori di legge».

Per la terza chiamata Iren SpA

"Piaccia al Tribunale di Parma Ill.mo, *contrariis reiectis*,

- in principalità, accertata e dichiarata la insussistenza di qualsiasi responsabilità nell'occorso di Iren s.p.a. respingere le domande tutte e da chiunque svolte nei confronti della stessa, in quanto improponibili, inammissibili, improcedibili, infondate in fatto e in diritto, per carenza di legittimazione passiva e irritualità d'instaurazione del contraddittorio, non provate o come meglio;

- in via di subordine, in deteriore ipotesi di accoglimento in tutto o in parte delle richieste formulate nei confronti di Iren spa, e con rispettosa riserva di gravame, accertata la misura percentuale delle quote di eventuale responsabilità gravanti sui soggetti ritenuti responsabili e/o corresponsabili, limitare la condanna di Iren s.p.a. alla quota di responsabilità accertata nei suoi confronti. In ogni caso, nella non creduta ipotesi di condanna in via solidale, in via di anticipato regresso ex art. 1299 e 2055 c.c. e/o riconvenzionale, condannare Sogeap s.p.a., Enav s.p.a. o chi verrà dichiarato responsabile e/o corresponsabile dei fatti in questione solidalmente, alternativamente o concorsualmente a tenere indenne Iren s.p.a. di tutte le somme (per capitale, rivalutazione, interessi e spese) che la stessa fosse tenuta a corrispondere all'attrice in misura maggiore rispetto alla eventualmente accertata quota di responsabilità della concludente, in relazione all'evento per cui e causa;

- in ogni caso, spese legali del giudizio, oltre CAP, IVA, spese generali ex art. 14 T.P.F. interamente rifeuse;
- previa, in via istruttoria, integrazione e/o rinnovazione della CTU nella parte relativa alla quantificazione dei danni subiti dall'attrice per tutti i motivi già esposti a verbale dell'udienza 24.10.2016".

e per la intervenuta Iren Ambiente:

"Piaccia al Tribunale di Parma III.mo, *contrariis reiectis*,

- in principalità, accertata e dichiarata la insussistenza di qualsiasi responsabilità nell'occorso di Iren Ambiente s.p.a. respingere le domande tutte e da chiunque svolte nei confronti della stessa, in quanto improponibili, inammissibili, improcedibili, infondate in fatto e in diritto, per carenza di legittimazione passiva e irritualità d'instaurazione del contraddittorio, non provate o come meglio;
- in via di subordine, in deteriore ipotesi di accoglimento in tutto o in parte delle richieste formulate nei confronti di Iren Ambiente spa, e con rispettosa riserva di gravame, accertata la misura percentuale delle quote di eventuale responsabilità gravanti sui soggetti ritenuti responsabili e/o corresponsabili, limitare la condanna di Iren Ambiente s.p.a. alla quota di responsabilità accertata nei suoi confronti. In ogni caso, nella non creduta ipotesi di condanna in via solidale, in via di anticipato regresso ex art. 1299 e 2055 c.c. e/o riconvenzionale, condannare Sogeap s.p.a., Enav s.p.a. o chi verrà dichiarato responsabile e/o corresponsabile dei fatti in questione solidalmente, alternativamente o concorsualmente a tenere indenne Iren Ambiente s.p.a. di tutte le somme (per capitale, rivalutazione, interessi e spese) che la stessa fosse tenuta a corrispondere all'attrice in misura maggiore rispetto alla eventualmente accertata quota di responsabilità della concludente, in relazione all'evento per cui à causa;
- in ogni caso, spese legali del giudizio, oltre CAP, IVA, spese generali ex art. 14 T.P.F. interamente rifeuse;
- previa, in via istruttoria, integrazione e/o rinnovazione della CTU nella parte relativa alla quantificazione dei danni subiti dall'attrice per tutti i

motivi già esposti a verbale dell'udienza 24.10.2016 e, occorrendo, ammissione dei capitoli di prova non ammessi con ordinanza 15.03.2013"

Per i terzi chiamati Ass. Lloyd's:

"Voglia l'Onorevole Tribunale adito, *contrariis reiectis*:

in relazione alla domanda di garanzia ENAC,

in via preliminare, accertare e dichiarare l'inadempimento dell'ENAC dell'art.6 e, per l'effetto, rigettare integralmente o parzialmente la domanda di garanzia spiegata ai per gli effetti dell'art.1915 c.c;

in ogni caso, Voglia accertare e dichiarare la non operatività della garanzia prestata n.1782279 per i "Danni Materiali" ed i "Danni Non Patrimoniali" ai sensi del combinato disposto dagli artt.li A.1 A3 f) delle condizioni contrattuali e, per l'effetto, Voglia rigettare la domanda di garanzia spiegata con riferimento a tali danni.

Gradatamente ed in ogni caso Voglia accertare e dichiarare che, in forza dell'art.9 della polizza 1782279, la domanda spiegata contro i Lloyd's potrà trovare accoglimento solo dopo che i massimali previsti dalle altre assicurazioni siano esauriti e, comunque, nel rispetto di tutti i limiti e sottolimiti di indennizzo stabiliti in polizza (massimale di € 2.500.000,00 per sinistro e in aggregato annuo di € 20.000.000,00) e ferma la franchigia fissa di € 100.000,00 pattuita per ogni sinistro.

in relazione alla domanda proposta contro ENAC,

Voglia rigettare ogni domanda da chiunque spiegata nel presente giudizio contro l'ENAC perché infondata in fatto ed in diritto oltre che non provata.

Con vittoria di spese, diritti e onorari tutti del presente processo oltre al rimborso forf. del 12,5%, IVA e CAP".

FATTO E MOTIVI DELLA DECISIONE

In data 1° agosto 2009, alle 20:18 ora italiana l'aeromobile Airbus A320-200, che avrebbe dovuto eseguire il volo Wind Jet IV209 sulla tratta Parma - Palermo, nel corso della fase di decollo dalla pista 02 dell'aeroporto "G. Verdi", impattava uno stormo di gabbiani (c.d. *bird strike*).

WIND JET S.p.A. – ipotizzando responsabilità, sia a titolo contrattuale che extracontrattuale, vuoi della S.p.A. SO.GE.AP, quale soggetto che riveste una funzione di regia responsabile della gestione delle operazioni di volo sull'aeroporto di Parma e di garante delle condizioni di sicurezza del sedime aeroportuale ed aree circoscrivibili, che dell'ENAV S.p.A., quale soggetto responsabile di coordinare la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra e di prestare l'attività necessaria di assistenza al volo, nonché di assicurare le condizioni di sicurezza del volo e dei servizi di allarme, introduceva il presente giudizio finalizzato al risarcimento di tutti i danni, patrimoniali e non, diretti e indiretti, patiti a cagione dell'evento; in particolare di quelli subiti al motore sinistro, al pilone alare sinistro ed all'altro motore, nonché del nocumento per "fermo macchina", dei costi necessari per la sostituzione e riparazione dei motori, quelli per la riparazione strutturale dell'aeromobile, per la riprotezione e l'assistenza dei passeggeri, nonché quelli sostenuti per il reperimento di aeromobili sostitutivi, cui aggiungeva il c.d.danno da immagine presso la propria clientela.

A sostegno, la società deduceva una insufficienza delle strutture di allontanamento dei volatili dalla pista e le carenze organizzative dell'aeroporto.

La SO.GE.A.P. s.p.a. si costituiva in giudizio eccependo che l'aeroporto di Parma era dotato, come dovuto, del "piano per prevenzione e controllo contro i rischi derivanti dalla presenza ed impatto di volatili nell'area aeroportuale" e proseguiva fornendo un lungo elenco di attività, asseritamente, espletate in esecuzione degli obblighi istituzionali a carico del gestore; negava, altresì, che nel giorno dell'incidente fossero intervenuti vuoti di prevenzione e controllo e sosteneva che, al contrario, detta attività "si era regolarmente svolta" (elencando, in proposito, una serie di ispezioni e controlli).

Concludeva assumendo che - dal marzo 2008 al marzo 2009 - da indagini naturalistiche ambientali erano stati "individuati fattori ed elementi di

rischio *bird strike*", talchè si sarebbe intervenuti per iscritto presso Enia Spa al fine di fare il punto della – a suo avviso - delicata, situazione.

Addossata all'ENAV la responsabilità dell'evento, per il caso di soccombenza chiedeva, ed otteneva, di chiamare in causa la (allora) Milano Ass.ni s.p.a., garante della propria responsabilità civile ed Enia spa, quale soggetto esercente il vicino centro di raccolta e trattamento rifiuti.

A sua volta ENAV, costituitasi, chiedeva il rigetto delle domande e proponeva domanda riconvenzionale impropria (domanda c.d. *trasversale*) nei confronti della SOGEAP, addebitando unicamente a questa ogni responsabilità per l'evento e chiedendo, in caso di sua condanna, di essere tenuta indenne.

Si costituiva in giudizio IREN AMBIENTE SPA, precisando come, con atto pubblico a rogito notaio Ganelli in data 25.05.2010, rep.18153/11803 (reg.to a Torino il 26.05.2010 al n. 12974), "IRIDE S.P.A." ed "ENIA S.P.A." avessero perfezionato, con efficacia 01.07.2010, la fusione per incorporazione delle due società, che aveva assunto la denominazione "IREN S.P.A.", con sede in Reggio Emilia.

La suddetta operazione di aggregazione dei due gruppi aveva comportato operazioni di riorganizzazione e riassetto delle società del gruppo, tutte controllate dall'incorporante, mediante conferimenti di rami d'azienda.

Come certificato dal notaio Canali, con atto del 26.10.2010 (doc.1 suo fasc.), il ramo "ambiente" rappresentato dal complesso delle attività, passività, contratti e rapporti giuridici in genere afferenti le "attività di natura ambientale e di produzione di energia da fonti rinnovabili e relative partecipazioni" era stato conferito ad IREN AMBIENTE S.P.A.; quest'ultima contestava il fondamento delle domande svolte nei propri confronti.

La UNIPOLSAI si costituiva in giudizio aderendo - ex art.105, comma secondo, c.p.c. - alle difese della propria assicurata nei confronti della WIND JET e, per l'ipotesi di soccombenza della stessa, chiedeva la

condanna nei limiti della polizza e svolgeva domanda in garanzia nei confronti della IREN S.p.A. - quale soggetto successore della Enia S.p.A.- per aver contribuito alla causazione del sinistro, mediante una non corretta gestione dei rifiuti urbani raccolti e trattati nel centro da essa gestito, nonché dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), per non aver esercitato i propri poteri/doveri di regolazione e vigilanza sull'attività aeronautica e, in particolare, sulle attività svolte dalla allora Enia S.p.A. nel sito di raccolta dei rifiuti da essa gestito.

L'ENAC si costituiva negando ogni propria responsabilità e formulava, a propria volta, domanda di garanzia nei confronti degli assicuratori della propria responsabilità civile operanti presso i LLOYD'S OF LONDON, i quali avevano assunto la copertura documentata dalla polizza n.1782279; anche la IREN si costituiva sulla chiamata della Compagnia, chiedendo di dichiararsi la nullità dell'atto di citazione di terzo da questa notificatogli e, in subordine, il rigetto di tutte le domande contro di essa proposte.

Si costituivano, infine, gli Assicuratori i quali, in merito alla domanda di garanzia spiegata da ENAC, evidenziavano l'inoperatività del contratto n. 1782279 nonché in subordine tutti i limiti e condizioni di polizza ed, in particolare, l'operatività a secondo rischio, il massimale e la franchigia.

Finalmente completato il contraddittorio, la causa è stata istruita con l'assunzione di prova orale ed espletamento di (una prima) consulenza di ufficio; trattenuta a sentenza all'udienza del 16 novembre 2016, con ordinanza 26/10-13.11.2017 questo Giudice ritenuta la necessità di una integrazione/rinnovazione della consulenza, officiava il Gen.Alberto Notari e l'ing.Marco Marchionni.

Depositato l'elaborato la causa è stata nuovamente trattenuta in decisione.

A fronte di una fattispecie di incidente aereo provocato dall'impatto con uno stormo di volatili, che muove da presupposti tecnico/pratici piuttosto che giuridici, da approfondire per valutare la configurabilità di profili di responsabilità contrattuale ma anche extracontrattuale (da attività

pericolosa, art.2050 c.c., o in generale *aquiliana*), opportuno appare chiarire il quadro normativo ed il <ruolo> ricoperto, nell'ambito di uno scalo aereo (sia pure di limitate dimensioni ed operatività), con peculiare riguardo al c.d. *bird strike*, da ciascuno dei soggetti privati o pubblici, convenuti o chiamati, sulla base di quanto si ricava dalla nutrita documentazione allegata e dalle deposizioni raccolte.

La S.p.A. SO.GE.A.P. ha quale oggetto sociale "la gestione diretta dell'Aeroporto "G. Verdi" e le attività agricole nel sedime aeroportuale, onde permetterne la agibilità per i vari aspetti civili, commerciali, turistici e culturali nel rispetto dei diritti e delle concessioni dell'Aero Club, dei reparti militari e delle ditte operanti sul campo".

L'ENAV è una società per azioni - attiva dal gennaio 2001, derivante dalla trasformazione del preesistente Ente Nazionale di Assistenza al Volo (Ente pubblico economico) - avvenuta con L. n.665/1996 – chiamata tra l'altro a gestire i servizi di assistenza al volo, nonché qualsiasi attività comunque connessa o complementare; tra i servizi attribuiti il nuovo compito: "di assicurare l'ordinato movimento degli aa/mm sui piazzali".

Il servizio di controllo del traffico aereo e gli altri per la navigazione aerea, sono forniti da distinte unità/enti operativi, che assicurano la continuità del controllo degli aero-mobili, in tutte le varie fasi del volo; in particolare, per quanto interessa, ad ENAV fanno capo le *Torri di Controllo (TWR)* per la gestione operativa del traffico aereo in decollo, in atterraggio e sull'area di manovra e piazzali, degli aeroporti di competenza (tra questi Parma).

L'amministrazione dell'aviazione civile è retta dall'Ente Nazionale Aviazione Civile, nel rispetto degli indirizzi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il combinato disposto della legge istitutrice n.250/97, e della L.265/2004, stabilisce che ENAC è l'unico ente regolatore e garante dell'uniforme applicazione delle norme nel settore dell'Aviazione civile; ha funzioni di regolazione tecnica, vigilanza e controllo, nonché di certificazione e

rilascio di licenze in materia di fornitura dei servizi della navigazione aerea.

Infine IREN, all'epoca dei fatti Enia, opera nelle "attività di natura ambientale e di produzione di energia da fonti rinnovabili e relative partecipazioni comprensiva, tra l'altro, degli "Impianti e connesse attività di gestione, progettazione ed investimento, di impianti di selezione e trattamento smaltimento/recupero/riciclo rifiuti .. del polo ambientale di Parma, discariche e connessi impianti di recupero biogas".

Il Codice della Navigazione, all'art.691 disciplina i "Servizi della Navigazione Aerea" che (comma primo) ".. si dividono in:

- 8 a) Servizi al Traffico Aereo che includono i servizi di Controllo del Traffico Aereo comprensivi dei servizi di controllo d'Area, di Avvicinamento e d'Aeroporto; i servizi di Informazioni Volo, i servizi Consultivi sul traffico aereo, i servizi di Allarme ..".

L'art.691/bis "Fornitura dei Servizi della Navigazione Aerea" (introdotto con il D. Lgs. n. 96/2005,) alla lett.b, sancisce - fatta salva l'attuazione delle previsioni della normativa comunitaria - "*.. sono espletati da Enav S.p.A., società pubblica, per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza. I servizi del traffico aereo sono svolti da personale in possesso di apposita licenza di certificazione.*

ENAV S.p.A., sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli A/D di competenza, la movimentazione degli aeromobili degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali ..".

I compiti del gestore aeroportuale soggetto operante sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, sono disciplinati dall'art.705, nel senso che cura "*.. insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire .. le infrastrutture aeroportuali e di coordinare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato .."; per quanto interessa "f) fornisce tempestivamente notizie*

all'ENAC, *alla società ENAV, ai vettori*.. in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché *alla presenza di ostacoli* o di altre condizioni di rischio *per la navigazione aerea nell'ambito del sedime di concessione ..*”.

La normativa in materia (Legge n.157/1992 e n.221 del 3 ottobre 2002; D.Lgs. n.151 del 15 marzo 2006 e n.213 del 2 maggio 2006), prevede una *serie coordinata di attività, finalizzate alla prevenzione del rischio di impatto di aeromobili con volatili*, sugli aeroporti di competenza, o per limitarne in modo incisivo la gravità.

In siffatto quadro, si inserisce la Circolare ENAC APT- 01A del 30 maggio 2007 la quale, sotto la rubrica “Obblighi del gestore aeroportuale”, richiama il Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, Ed.2 del 21 ottobre 2003, con il quale l'Ente ha introdotto nel quadro regolamentare nazionale, i contenuti tecnici degli Annessi ICAO-Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale (istituita dalla Convenzione di Chicago nel 1944), massima autorità in ambito normativo-regolamentare nel settore aeronautico mondiale; in particolare l'Annesso 14 definisce le caratteristiche tecniche per le infrastrutture, gli impianti e le operazioni aeroportuali. In ottemperanza a quanto previsto dall'emendamento n.4; il Regolamento ha, tra l'altro, introdotto l'obbligo della certificazione per quegli aeroporti, ove viene svolta attività di trasporto pubblico con velivoli aventi una configurazione dei posti di 10 o più passeggeri, oppure una Massa Massima al decollo superiore a 5.700 Kg.

Il *Certificato di aeroporto*, viene rilasciato dopo specifica attività da parte dei *team* di certificazione nominati dall'Ente ed attesta la conformità, ai requisiti del Regolamento ENAC cit. relativamente, da un lato, alle caratteristiche fisiche dell'aeroporto, alle infrastrutture, agli impianti, ai sistemi ed alle aree ad esso limitrofe (*certificazione delle infrastrutture*); dall'altro *all'organizzazione aziendale operativa* del gestore, alle sue dotazioni tecnologiche, ai mezzi, al personale, alle procedure di gestione e

di tutti gli altri elementi atti a garantire l'operatività dell'aeroporto in condizioni di sicurezza, nonché del Manuale di Aeroporto (*certificazione del gestore*).

Tale certificazione è assoggettata a rinnovo triennale, sulla base della favorevole valutazione dei risultati dell'attività del triennio.

In particolare per quanto interessa, il capitolo 5 del cit. Regolamento prevede le seguenti azioni a carico di un aeroporto aperto al traffico commerciale:

1. Riporto all'ENAC di ogni evento di *Bird Strike*;
2. Elaborazione e trasmissione all'ENAC, con frequenza annuale, di una statistica degli eventi di *Bird Strike*;
3. Predisposizione di una ricerca di tipo naturalistico ambientale nei casi previsti.

A norma della Circolare ENAC APT-01A richiamata, punto 4.2, ciascuna Società di gestione aeroportuale, deve predisporre detta *ricerca*, allorché negli ultimi dodici mesi si sia verificato "anche uno solo dei seguenti eventi:

- a) impatto di volatili con aeromobili di numero pari o superiore a 5 per 10.000 movimenti;
- b) impatto multiplo o ingestione di uccelli;
- c) impatto con volatili che abbia prodotto danni all'aeromobile;
- d) ripetute osservazioni di volatili che per numero e concentrazione siano in grado di causare gli eventi di cui alle lettere b) e c).

.....La ricerca dovrà iniziare entro sei mesi dal verificarsi degli eventi che l'hanno richiesta, ed avrà una durata non inferiore a 12 mesi consecutivi; il documento finale sarà inviato alla Direzione aeroportuale ENAC competente che a sua volta la trasmetterà al *Bird Strike Committee Italy* presso la Direzione Politiche di Sicurezza e Ambientali. *La ricerca non interrompe l'uso dei sistemi di prevenzione eventualmente già adottati*".

Al punto 5, la Circolare prevede inoltre la predisposizione, *sempre a cura della società di gestione aeroportuale*, di uno specifico Piano di prevenzione e controllo, il quale deve essere trasmesso all'ENAC Direzione Politiche di Sicurezza a Ambientali – *Bird Strike Committee Italy* (BSCI) per la valutazione, ed approvato, nel contesto del processo della certificazione di aeroporto, dalle competenti strutture dell'ENAC.

Elemento fondamentale di ogni Piano, è la costituzione di un servizio di controllo e allontanamento volatili, BIRD CONTROL UNIT- BCU.

Da quanto enunciato in generale, discende che l'evento di impatto di volatili vede quale *primario* soggetto deputato – nel concreto ed a termini di legge e regolamenti - a prevenirlo ed evitarlo, la *società di gestione aeroportuale*; un ruolo sempre concreto ma *più defilato* può attribuirsi all'Ente incaricato della fornitura dei servizi della navigazione aerea mentre solo compiti – essenziali ma formali - di regolazione tecnica, vigilanza e controllo, nonché di certificazione, spettano all'ENAC.

Orbene, restringendo la esposizione allo specifico ed al tempo dell'evento per cui è causa, va rilevato che SO.GE.AP era titolare del Certificato di Aeroporto nr.I-33/APT, avente validità per il triennio 30 marzo 2007-30 marzo 2010 (oggetto poi di successivi rinnovi), con il quale l'ENAC ha certificato che, l'aeroporto Giuseppe Verdi di Parma “è conforme ai requisiti per la Certificazione dell'Aeroporto prescritti nel “Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti” ed è idoneo per le operazioni di traffico aereo commerciale, secondo le condizioni dell'allegata Specifica di Certificazione” (docc.3 e 4, in all. memoria Sogeap 183, VI co. n.2).

Per completezza sul punto, l'ENAC può limitare, sospendere, o revocare il certificato dell'aeroporto, qualora il gestore non sia in grado di dimostrare, ovvero l'Ente rilevi, che non sia assicurata la rispondenza ai requisiti del Regolamento per la Costruzione e l'esercizio degli Aeroporti, ovvero sia pregiudicata la sicurezza delle operazioni.

Il Certificato può, altresì, essere sospeso/revocato qualora non sia consentita all'ENAC, senza giustificato motivo, l'effettuazione degli accertamenti di competenza ordinari o straordinari.

Come si rileva dal primo elaborato peritale (pag.10) *"La SOGEAP è titolare del Certificato di Aeroporto .. emesso - senza esenzioni - da ENAC in data 30 marzo 2007 con prima scadenza il 30 marzo 2010 e mai oggetto di sospensione o revoca"*.

Ai sensi del cap.1.4 del Regolamento Enac per la Costruzione e l'Esercizio di Aeroporto, *il gestore* deve sviluppare un *Manuale dell'Aeroporto* (in conformità alle indicazioni contenute nel capitolo 2).

Le specifiche in esso contenute, costituiscono riferimento vincolante, sia ai fini della valutazione di idoneità del gestore nel conseguire la certificazione di aeroporto, sia a tutti i soggetti aeroportuali interessati dalle operazioni *air-side*.

In esso, all'art.6.6 rubricato Procedure operative, sub lettera r) è annoverato il *"Piano per la riduzione del rischio da impatto con uccelli ed animali selvatici"*.

La difesa SO.GE.AP ha prodotto (doc.1 suo fasc.) il "Piano per prevenzione e controllo volatili" codice MA/PNF/PROCOP/180 *in vigore il giorno del sinistro*, con i relativi allegati; la procedura fa parte del Manuale di Aeroporto e risulta aggiornata il 1° novembre 2008.

Al punto 5.2 sono indicate le modalità di *controllo* della *presenza* della fauna; al 5.3 quelle di allontanamento incruento e al punto 5.4 di monitoraggio.

Paolo Cerino, collaboratore di SO.GE.AP quale *postholder* dal 2007 al 2012, riguardo al Piano adottato dalla società in materia di *bird strike*, nella deposizione resa all'udienza del 25 novembre 2013, su specifica domanda, ha rammentato *".. Il piano predisposto da noi è il piano di controllo approvato da ENAC, successivamente viene modificato a seconda delle circolari e richieste di ENAC; con l'approvazione ENAC attesta la regolarità della procedura"*.

I primi consulenti, a loro volta, confermano che l'aeroporto di Parma “.. aveva in essere un Piano di Prevenzione e Controllo della fauna ornitica regolamentato con procedura operativa nel Manuale d'Aeroporto Rev. I del 20/08/2008 – MA/PNF/PROCOP/180. Il piano veniva applicato tramite una BCU composta dal RIT (Responsabile in Turno reparto operativo) e da personale operativo opportunamente formato ed addestrato, ed *integrata* da un falconiere ausiliario della Ecoraptor.

I sistemi di dissuasione utilizzati sistemi acustici, tipo una sirena bitonale, la diffusione sonora di grida stressanti, eventuale utilizzo di getti d'acqua o di pistola a salve. Il tutto mediante l'utilizzo di uno o più automezzi. Risulta che il piano prevedesse una media di 6/7 ispezioni giornaliere dell'area di manovra ..”.

Infine va rammentato che il cit. Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti, al cap.5, richiede che il gestore predisponga una *ricerca di tipo naturalistico ambientale* e la Circolare ENAC APT 01A del 30 maggio 2007, al cap.4 ne detta il contenuto “La ricerca dovrà contenere:

1) identificazione delle specie di volatili presenti in aeroporto, eventuale *habitat* utilizzato dalle specie all'interno dell'aeroporto, andamenti mensili delle presenze, orari preferiti di presenza, zone di concentrazione nell'aeroporto, descrizione dei movimenti giornalieri;

2) *localizzazione delle eventuali fonti di attrazione dei volatili presenti in aeroporto;*

3) valutazione della potenziale pericolosità dei volatili per la navigazione aerea (*risk assessment*). ...

Scopo della ricerca, è quello di identificare le specie pericolose (non necessariamente volatili) che insistono sull'aeroporto e, per ciascuna di esse, *riportare* per il periodo di osservazione:

tipologia per *habitat* utilizzato (pista, erba, via di rullaggio, ecc.)

andamento mensile delle presenze (grafici e/o tabelle)

localizzazione all'interno dell'aeroporto



descrizione dei movimenti giornalieri".

La stesura di uno studio faunistico si era reso necessario a causa del rateo degli impatti tra volatili e aeromobili, superiore a 5 per 10.000 movimenti, evidenziatosi nel corso del 2007: la "Ricerca Naturalistica Ambientale" commissionata da SO.GE.AP alla *Bird Control Italy* s.r.l. e relativa al periodo Marzo 2008 – Marzo 2009 alla data dell'incidente *non era ancora disponibile* (la *procedura* MA/PNF/PROCOP/180 aggiornata all'1/11/2009 veniva *valutata positivamente* dal BSCI di ENAC in data 2/11/2009).

In altri termini, sotto il profilo formale, può concludersi che dal punto di vista *amministrativo* l'aeroporto "G. Verdi" era – al tempo del sinistro - conforme alla normativa, anche regolamentare, *rispettata* dalla società di gestione aeroportuale

8
Ciò posto, in primo luogo va approfondito in quale ambito di responsabilità l'evento possa essere ascritto alle convenute in causa da WIND JET, la cui difesa invoca, in primo luogo, quella *ex contractu* nei suoi confronti quale utente/vettore.

Sostiene, in argomento, che il *gestore* di un aeroporto, concessionario di un pubblico servizio, riveste la qualità di imprenditore commerciale, che annovera fra le componenti della sua azienda anche beni demaniali; la titolarità statale dell'aerodromo e relative pertinenze non sarebbe suscettibile di connotare in senso pubblicistico la relazione tra gestore ed utente, ricondotta in dottrina nell'ambito di un rapporto, appunto, *contrattuale* avente ad oggetto la *prestazione dei servizi aeroportuali* (richiama a sostegno Cass. Ss.Uu. 16/07/1985, n.4151 che aveva reputato le stesse tariffe non quali imposte, bensì corrispettivi).

A sua volta ENAV, nella qualità di gestore del traffico aereo, instaurerebbe con il vettore/utente un rapporto riconducibile alla figura dell'appalto (o fornitura) di servizi, nel cui ambito l'esercente paga per i servizi dei quali usufruisce.

L'assunto non convince.

Riguardo alla convenuta SO.GE.AP SpA, richiamati gli illustrati obblighi sorgenti in capo alla stessa in forza della normativa aeronautica, va rilevato come abbia stipulato un "*disciplinare di concessione*" con l'ente concedente (ENAC), e tale Convenzione prevede, tra l'altro, che la società gestisca l'aeroporto svolgendo ivi tutti servizi connessi al proprio ruolo, compreso quello di allontanamento volatili; pertanto deve *rispondere* di eventuali *inadempimenti contrattuali nei confronti dell'Ente*, non certo alla Compagnia aerea (*estranea* al citato contratto); tantomeno vi è traccia in atti di un contratto formalmente concluso con quest'ultima.

La configurabilità di un rapporto *contrattuale* neppure può, poi, discendere dalla fornitura di determinate prestazioni (tra le quali quella di garantire che l'utilizzo della pista sia effettuato in sicurezza) contro il pagamento di un determinato corrispettivo, da individuarsi nelle somme versate a titolo di *tasse aeroportuali*, che non può reputarsi, come vorrebbe parte attrice, quale pagamento di *corrispettivi* per i servizi prestati.

In tal senso si sono espresse le Sezioni Unite pronunciando in un *Regolamento di Giurisdizione* (ord. 20 maggio 2003 n.7944) in materia di diritti per l'imbarco di passeggeri in voli internazionali estesi, poi, ai passeggeri in voli interni, che "... hanno la stessa natura della tassa per l'imbarco delle merci espressamente qualificata come tassa *erariale* dal d.l. n.47 del 28 febbraio 1974 (conv. con modificazioni, dalla l. n. 117/1974) ..", sancendo la competenza del giudice ordinario a conoscere le controversie promosse dal gestore privato di un aeroporto civile nei confronti di un vettore aereo per il pagamento del diritto d'imbarco, qualora instaurate anteriormente alla data di entrata in vigore dell'art.12 l. n. 448/2001, che ha esteso la giurisdizione tributaria a tutte le controversie aventi ad oggetto tributi.

In seguito, siffatta interpretazione è stata *confermata* in altro regolamento di giurisdizione ancora in fattispecie di diritti di imbarco.

".. Anche sul punto il Collegio condivide quanto affermato nella precedente ordinanza, secondo cui i diritti in contestazione devono considerarsi tasse

... In conclusione, trattandosi di tassa e dovendo considerarsi la domanda proposta successivamente all'entrata in vigore della L. n.448 del 2011, deve dichiararsi la giurisdizione delle commissioni tributarie" (cfr. ord. 17/10/2006 n.22245).

Per quanto attiene, poi, all'altra convenuta, a maggiore ragione non può reputarsi instauri, per le prestazioni rese, un rapporto contrattuale con la compagnia aerea utente.

Come visto incombe su ciascuno Stato aderente alla Convenzione di Chicago l'impegno, di diritto pubblico, "... a) ad impiantare sul suo territorio aeroporti, servizi di radiocomunicazioni, servizi meteorologici e altri impianti e servizi di navigazione aerea atti a facilitare la navigazione aerea internazionale"; in attuazione di tale impegno, il nostro Stato ha - per legge - affidato istituzionalmente tali servizi ad ENAV, per cui conservano la loro *natura di esercizio di pubblici poteri*, come evidenziato dalla difesa convenuta richiamando, sul punto, il quinto <considerando> del Reg. (CE) n. 550/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004. Statuisce, infatti, *"la fornitura di servizi di traffico aereo, (...), si ricollega all'esercizio di prerogative dei pubblici poteri che non presentano carattere economico* che giustifichi l'applicazione delle norme sulla concorrenza previste dal trattato".

In altri termini, si verte di attività alle quali ciascun volo deve essere necessariamente - ed imperativamente - assoggettato, per la tutela del superiore interesse pubblico di esercizio dei poteri sovrani sullo spazio aereo e negli aeroporti, siti sul territorio del singolo Stato ed al fine della sicurezza del volo, a prescindere dalla volontà dell'esercente.

In questo senso, la Corte di Giustizia UE ha sostenuto che i servizi in questione "si ricollegano all'esercizio di prerogative, *relative al controllo e alla polizia dello spazio aereo, che sono tipiche prerogative dei pubblici poteri. Esse non presentano carattere economico*" (cfr. Corte di Giustizia C.E., 19 gennaio 1994, causa C-364/92, *SAT Fluggesellschaft mbH v. Eurocontrol*).

In conseguenza, può convenirsi con la sua difesa che ENAV esercita i compiti istituzionalmente ad essa affidati *senza fine di lucro* (con ciò rimarcando ulteriormente la propria sostanziale distanza dalla tipologia dell'impresa commerciale).

La sua trasformazione dapprima in ente pubblico economico, poi in società per azioni, non è idonea di per sé a fondare un rapporto contrattuale con le compagnie aeree, configurando, piuttosto, una diversa struttura del rapporto fra Autorità pubblica apicale (Ministero dei Trasporti) ed autorità pubblica preposta al concreto espletamento dei servizi, diretta all'efficientamento della loro gestione, senza che ciò sia idoneo ad incidere sul rapporto con le compagnie aeree.

Quanto alle entrate di ENAV, si rileva che il termine "tariffe", come noto non ne implica *ex se* la *corrispettività*, similmente a quanto avviene in altri settori (si legga in argomento quanto sancito dalla Corte Costituzionale n.238/2009, a proposito della natura da assegnare alla *tariffa* di igiene ambientale (c.d. "TIA"), disciplinata dall'art.49 D.Lgs. n. 22/1997, che aveva affiancato il precedente regime di riscossione di cui al D.Lgs. 507/1993, istitutivo, a sua volta, della tassa annuale per i rifiuti solidi urbani (c.d. "TARSU"), e all'individuazione del conseguente regime di riscossione).

Del resto, la stessa società attrice riconosce che la fonte dell'obbligazione tra le parti non origina nella volontà contrattuale, *quanto nella legge*, per cui ogni esercente un aeromobile che utilizzi un aeroporto è tenuto a contribuire ai servizi di assistenza al volo di terminale e di rotta, espletati da ENAV.

Specifica, ulteriormente, la difesa convenuta in memoria di replica "... trattasi, infatti, di un metodo diretto a finanziare *"i costi determinati dei servizi di navigazione aerea presso i terminali (...) mediante tariffe presso i terminali applicate agli utenti dei servizi di navigazione aerea"*, a questi imposte, che sono calcolate secondo criteri autoritativamente stabiliti a livello comunitario e nazionale. Le tariffe non sono quindi dirette a

retribuire l'ente che eroga il servizio (cfr. art.4, terzo comma, Regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione del 3 maggio 2013) .. se le tariffe percepite da ENAV fossero veramente dei corrispettivi, allora sarebbe priva di *ratio* la disposizione dell'art.7, secondo comma, della legge istitutiva di ENAV, secondo la quale "*in caso di omesso o ritardato pagamento delle tariffe di cui al comma 3, in luogo delle disposizioni previste dall'articolo 9 della legge 11 luglio 1977, n.411, si applica l'articolo 1284 del codice civile*", poiché l'articolo da ultimo menzionato si applicherebbe automaticamente .. è .. volto a consentire un più agevole mezzo per ottenere il pagamento di entrate di natura economica che non rivestono la natura di corrispettivi.

Al più un rapporto contrattuale, speciale di diritto pubblico, disciplinato dalla legge e da un contratto di programma ed un contratto di servizio che integrano ed attuano le disposizioni normative, può essere ravvisato con il Ministro dei trasporti e della navigazione e non con la singola compagnia aerea ..".

Rimanendo, ancora, ad ENAV non può invece accogliersi l'eccezione di *difetto* di sua *legittimazione passiva* in ipotesi di *bird strike*.

Da ultimo in conclusionale, a sostegno dell'assenza di qualsivoglia competenza in materia di *prevenzione* del fenomeno, la sua difesa richiama il Regolamento "Regole dell'aria" edizione del maggio 2007 dell'ENAC, laddove ".. sancisce che il "Servizio di controllo del traffico aereo" è "un servizio fornito al fine di:

a) Prevenire collisioni:

1) Tra aeromobili; e 2) Tra aeromobili ed *ostacoli* nell'area di manovra; e

b) Rendere spedito e mantenere un ordinato flusso del traffico aereo" ..

la definizione di *ostacolo* .. è quella contenuta nell'art.709 cod. nav. e nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti di ENAC.

Da tali definizioni si evince che ENAV è tenuta ad evitare la collisione tra gli aeromobili e gli "ostacoli" solo ove questi siano *cartograficamente rilevabili* (cosa inverosimile nel caso di specie).

Del resto, secondo la normativa internazionale e nazionale in vigore, gli ostacoli alla navigazione aerea devono essere resi visibili tramite l'apposizione di specifiche luci, oppure apposite colorazioni, cosa che sarebbe ovviamente *impossibile nel caso di volatili* (v. par.11. 2.4 Regolamento per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti di ENAC ed II del 21.10.2003 sub doc.31 ENAV) ..”.

L'assunto non convince.

In effetti secondo il cit.art.709 - rubricato “ostacoli alla navigazione” - “costituiscono *ostacolo* alla navigazione aerea le costruzioni, le piantagioni arboree, i rilievi orografici ed in genere le opere, che, anche in virtù delle loro destinazioni d'uso, interferiscono con le superfici di rispetto, come definite dall'ENAC con proprio regolamento.

La costituzione di ostacoli fissi o mobili alla navigazione aerea è subordinata all'autorizzazione dell'ENAC, previo coordinamento, ove necessario, con il Ministero della difesa”.

Si tratta, però, di una norma introdotta con D.lgs. n.96/2005 (modificata nel primo comma con il D.lgs.151/2006) quindi *successiva* al Regolamento per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti di ENAC e, soprattutto, inserita nel Capo III del Libro II del Codice, rubricato *Vincoli della proprietà privata*, dedicato alla determinazione delle zone (terrestri) da assoggettare a vincoli e limitazione, laddove site in aree limitrofe a scali aerei, analogamente al cit. Regolamento del 2003, che verte in tema di regolamentazione di aree destinate al movimento in superficie degli aeromobili.

Una interpretazione così restrittiva, poi, appare contraria alla (illustrata) funzione istituzionale, demandata ad ENAV proprio per *evitare il verificarsi di incidenti*; una definizione di *ostacolo* come proposta dalla convenuta è consona con la regolamentazione delle opere insistenti sulle superfici, ma nulla ha a che vedere con le fonti di pericolo per la navigazione aerea presenti nello spazio aereo.

Significativo, infine, per attestare una *prassi* consolidata relativamente al controllo della pista (anche) per appurare la presenza di volatili, quanto risposto dal teste Persiani, controllore di volo sentito a controprova sulla circostanza se l'immediata segnalazione di condizioni di rischio per la navigazione aerea è dovuta in ogni momento, durante qualsiasi fase del volo, ivi incluse quelle di decollo ed atterraggio tanto dal gestore aeroportuale, quanto da parte di ENAV al fine di preservare il superiore interesse alla sicurezza pubblica *".. confermo – ma segnalo il rischio solo se lo conosco, conseguentemente a quanto ho appena risposto circa le competenze informative, ribadisco che se avvisto uno stormo lo segnalo, analogamente se mi viene segnalato .."*.

Ciò chiarito, passando ai sollevati aspetti di responsabilità extracontrattuale ritiene il Tribunale di escludere l'applicazione dell'art.2050 c.c., non potendosi sostenere che la *"gestione"* di un *aeroporto* costituisca *attività pericolosa*.

Per dottrina e giurisprudenza, la *navigazione aerea* non la configura poiché specificamente regolamentata, anche nelle conseguenze dannose, dal codice della navigazione e dalle convenzioni uniformi e poiché svolta con un mezzo di trasporto ampiamente diffuso e con un basso indice di rischio (ad es. Trib.Reggio Emilia, 28/04/2017, n. 447)

"La navigazione aerea non è considerata dal legislatore come un'attività pericolosa, nè può ritenersi che essa (per la sua natura, le caratteristiche dei mezzi adoperati o la sua spiccata potenzialità offensiva) possa definirsi oggettivamente pericolosa, tenuto conto che attiene ad un mezzo di trasporto ampiamente diffuso e considerato, rispetto agli altri, con un basso indice di rischio, in astratto e in generale; tuttavia, in concreto tale pericolosità sussiste tutte le volte in cui tale attività non rientri nella normalità delle condizioni previste, in osservanza dei piani di volo, di condizioni di sicurezza, di ordinarie condizioni atmosferiche, con conseguente applicabilità della disposizione dell'art.2050 c.c. tutte le volte in cui la navigazione aerea risulti esercitata in condizioni di anormalità o di

pericolo" (cfr. CASS.Sez.III, 19/07/2002 n.10551, Trib.Venezia, 15/11/2004 n. 2554, CASS.Sez.III, 28 gennaio 2013 n.1871, Sez.III 10 novembre 2010 n.22822).

In altri termini, l'applicabilità dell'art.2050 cit., va riconosciuta quando il danno che ne derivi *si ricolleggi ad uno specifico aspetto o momento del servizio stesso*, il quale *presenti connotati di pericolosità in quanto non rientri nella normalità delle condizioni previste, in osservanza dei piani di volo, di condizioni di sicurezza o d'ordinarie condizioni atmosferiche*, ma, *eccedendo il livello normale del rischio, richieda particolari cautele preventive*. (CASS.Sez.III, 18 marzo 2005 n.5971).

Ciò chiarito, deve convenirsi che l'involò e l'atterraggio, nell'ambito della *gestione* di un aeroporto, costituiscono le fasi rispettivamente iniziale e finale dell'attività di *navigazione aerea* da reputare, di per sé, non pericolosa (con riferimento al parametro del cit.art.2050 naturalmente).

Nello specifico degli episodi di *bird strike*, la Corte di Appello di Genova [Sez.I, 2 febbraio 2006 n.80], riformando totalmente la motivazione sul punto della pronuncia impugnata e dopo aver qualificato la colpa del gestore in ambito dell'art.2043 c.c., ha reputato "... superfluo prendere espressamente posizione in ordine alla ritenuta - e *contestata e comunque opinabile*, alla luce delle espressioni della giurisprudenza di legittimità secondo cui la navigazione aerea essendo particolarmente regolata anche nelle sue possibili conseguenze dannose dal codice della navigazione non può ritenersi compresa fra le attività pericolose genericamente indicate nell'art. 2050 c.c. (v. Cass. 20 giugno 1990 n. 6175) - *ric conducibilità del fatto nell'area di applicazione della responsabilità per attività pericolosa*» (punto 3.1.4 sentenza, il punto non è stato oggetto della successiva impugnazione in sede di legittimità).

In conseguenza, *unica* norma atta a disciplinare la fattispecie all'attenzione del Tribunale resta l'*art.2043 c.c.*; la rigorosa *dimostrazione di tutti i presupposti per la sua applicazione* – elementi costitutivi del fatto illecito, del nesso di causalità, del danno ingiusto e della imputabilità

soggettiva - in virtù del generale principio di ripartizione dell'onere probatorio ex art.2697 c.c. - *grava dunque sull'odierna attrice.*

Ciò chiarito, secondo la Suprema Corte "in tema di responsabilità civile aquiliana, il nesso causale è regolato dal principio di cui agli articoli 40 e 41 c.p., per il quale un evento è da considerare causato da un altro se il primo non si sarebbe verificato in assenza del secondo, nonché dal criterio della cosiddetta "causalità adeguata", sulla base del quale, all'interno della serie causale, occorre dar rilievo solo a quegli eventi che non appaiano - a una valutazione *ex ante* - del tutto inverosimili, ferma restando, peraltro, la diversità del regime probatorio applicabile, in ragione dei differenti valori sottesi ai due processi .. nell'accertamento del nesso causale *in materia civile*, vige la *regola* della preponderanza dell'evidenza o del *più probabile che non*, mentre nel processo penale vige la regola della prova oltre il ragionevole dubbio. Ciò comporta una analisi specifica e puntuale di tutte le risultanze probatorie del singolo processo, nella loro irripetibile unicità, con la conseguenza che la concorrenza di cause di diversa incidenza probabilistica deve essere attentamente valutata e valorizzata in ragione della specificità del caso concreto, senza potersi fare meccanico e *semplicistico ricorso* alla regola del 50% *plus unum*" (cfr.CASS.Sez.III, 8 gennaio 2020 n.122).

Se la produzione di un evento dannoso è riferibile a più azioni od omissioni è riconducibile a tutte, tranne che si accerti l'esclusiva efficienza causale di una di esse. In particolare, in riferimento al caso in cui una delle cause consista in una omissione, la positiva valutazione sull'esistenza del nesso causale tra omissione ed evento presuppone che si accerti che l'azione omessa, se fosse stata compiuta, sarebbe stata idonea ad impedire l'evento dannoso ovvero a ridurne le conseguenze, non potendo esserne esclusa l'efficienza soltanto perché sia incerto il suo grado di incidenza causale .." (cfr.CASS.Sez.III, 28/07/2017 n.18753, conf. Sez.III, 2/02/2010 n.2360).

Ciò chiarito può passarsi ad esaminare l'accaduto, per come ricostruito in entrambi gli elaborati peritali, tenendo conto delle raccolte deposizioni.

In verità la difesa attrice, nell'ultima conclusionale, ha contestato la correttezza ed utilizzabilità del secondo elaborato, muovendo dal contenuto della ordinanza con la quale era stato disposto il rinnovo/integrazione della prima consulenza, che avrebbe espressamente richiesto ai consulenti "... di partire da quanto contenuto nella relazione di consulenza depositata il 28 settembre 2016 circa gli aspetti generali (ovvero fatto, norme di riferimento, prerogative e rapporti normativi tra i soggetti coinvolti), l'analisi della documentazione disponibile e la documentazione esaminata.

La seconda CTU, viceversa, ha ignorato le sopra citate parti del primo elaborato peritale, omettendo di utilizzarne i dati e senza giustificare la scelta di siffatto scostamento, dando luogo non ad un'integrazione di CTU ma - allargando il tema d'indagine - ad una consulenza del tutto nuova, in contrasto con quanto stabilito dal Tribunale, che ha condotto, peraltro sulla base di argomentazioni illogiche, contraddittorie e non supportate, a conclusioni difformi.

Ne consegue che il Giudice dovrebbe escluderne l'utilizzo ai fini del decidere ..".

L'assunto non può condividersi.

L'ordinanza del novembre 2017, come si evince dalla parte motiva, muoveva dalla considerazione che le risposte fornite dai consulenti C.te Ledda ed ing.Marafante, in particolare sulla circostanza della posizione dei gabbiani nei momenti antecedenti l'impatto, con quel che segue circa la possibilità di un loro tempestivo avvistamento, da parte dei soggetti preposti, rende(va) "necessaria una integrazione/rinnovazione della consulenza tecnica d'ufficio", limitatamente agli aspetti di cui ai quesiti.

Il Gen.Notari e l'ing.Marchionni, per quanto interessa, venivano incaricati "muovendo da quanto contenuto nella relazione di consulenza depositata il 28 settembre 2016, circa gli Aspetti generali (il fatto, le norme di

riferimento, le prerogative e rapporti normativi tra i soggetti coinvolti) e l'Analisi della documentazione disponibile ..", ad accertare ".. laddove possibile in base alla documentazione esaminata, il punto in cui è avvenuto l'impatto tra l'aeromobile ed i volatili e la sua altezza rispetto al suolo, la traiettoria e la velocità di volo dei gabbiani, la più plausibile loro posizione nei momenti antecedenti l'impatto con il velivolo, le condizioni di visibilità dalla cabina di pilotaggio dell'Airbus, dalla torre di controllo, dal perimetro della pista e dalla posizione in cui avrebbe dovuto trovarsi il falconiere ed il personale della Bird Control Unit, incaricata dalla SOGEAP, specificando se, tenuto conto della rilevata velocità e dello spazio percorso dai gabbiani, potessero essere o meno avvistati dall'addetto del servizio di falconeria ovvero dalla cabina di pilotaggio del velivolo e dalla torre di controllo".

In altri termini *unici punti fermi* per il secondo collegio peritale erano costituiti dagli Aspetti generali e l'Analisi della documentazione a supporto degli stessi; nel merito al Gen.Notari ed all'ing.Marchionni questo Giudice non aveva posto alcun *vincolo ulteriore*, chiedendo di esprimersi, laddove possibile in base alla documentazione esaminata, appunto su quegli aspetti che non riteneva in maniera esauriente trattati dal C.te Ledda e dall'ing.Marafante.

Riguardo al fatto che ".. la seconda CTU è assolutamente generica, presuntiva, approssimativa, non sufficientemente argomentata e colma di lacune di accertamento, di errori di valutazione e contraddizioni ..", che la difesa attrice si è riservata di esaminare nei successivi paragrafi della conclusionale, la fondatezza o meno delle contestazioni sarà valutata nel prosieguo, anche in ossequio all'insegnamento giurisprudenziale secondo il quale allorché nel corso del medesimo grado di giudizio siano disposte più consulenze tecniche, le cui risultanze confliggano tra loro, dovranno essere enunciate le ragioni per cui le une vengano preferite alle altre, con adeguata motivazione degli elementi su cui si fonda il convincimento del Giudice (cfr. Cass. n. 3517/2009 e n.5148 del 3 marzo 2011).

Orbene, il giorno 1 agosto 2009 alle ore 20:18 circa (*Local Time*, ore 18.18 *UTC*), l'aeromobile Airbus A320 impiegato dall'Operatore Aereo WIND JET per il volo passeggeri Parma-Palermo (W.J. IV-209), in fase di decollo lungo la pista codificata come "02", entrava in collisione con alcuni esemplari di laridi (gabbiani *reali*).

Al momento le condizioni meteorologiche contemplavano una visibilità superiore a 10 km, nessuna nube significativa con base inferiore a 1500 m di altezza dal suolo.

Ottenuta l'autorizzazione da parte di ENAV all'ingresso sulla pista di involo, l'aeromobile effettuava la manovra definita *backtrack* (o contropista); completata veniva allineato alla pista; si verificava impatto con uno stormo di gabbiani; dopo una circuitazione aeroportuale eseguita dal pilota responsabile con riferimento visivo al terreno, il volo si concludeva alle 20:30 circa (*Local Time*), senza ulteriori inconvenienti, con un atterraggio d'emergenza lungo la stessa pista "02" dell'aeroporto di partenza.

Si aggiunga che un velivolo leggero (nominativo I-IAGE), atterrò alle ore 18.13 *UTC*, dopo aver eseguito un avvicinamento diretto per pista 02 ed un tratto contropista al termine della corsa di atterraggio; il volo IV-209 fu autorizzato ad allinearsi in pista un minuto dopo, alle ore 18.14 *UTC*.

Si tratta di circostanze *incontroverse*, a differenza di quelle della posizione dei gabbiani nei momenti antecedenti l'impatto e della possibilità, o meno, di un loro tempestivo avvistamento, da parte dei soggetti preposti, tutti elementi da valutare al fine di ritenere, o meno, configurabile una responsabilità aquiliana in capo ai soggetti convenuti (e chiamati).

La difesa *attrice*, sulla quale incombe l'onere probatorio anche di dimostrare *gli elementi costitutivi del fatto*, muovendo dalle circostanze di una accelerazione e corsa di rullaggio lungo la pista nella norma per circa 1000-1100 metri e, soprattutto, dell'innescò della rotazione alle ore 20.18 ad una velocità di circa 140-150kts *con il carrello principale ancora al suolo*, della collisione con lo stormo di gabbiani (laridi) con loro percezione

improvvisa da parte dell'equipaggio, informato dalla torre di controllo di fiamme dallo scarico del motore sinistro e sua disattivazione, ricava la tesi "... che la presenza dei laridi si è manifestata al momento dell'inizio della manovra di rotazione per l'involo.

Sul punto, la prima CTU ha confermato che «dalla ricostruzione della traiettoria fatta attraverso i dati dei registratori di volo (nella *ricostruzione della parte attrice verificata come compatibile dai CCTUUU*), si rileva che l'impatto con il motore sinistro avveniva quando il carrello d'atterraggio principale era ancora compresso, l'angolo formato dall'asse longitudinale dell'aeromobile era di circa 3 gradi *up* rispetto alla superficie della pista, ad una velocità al suolo di circa 147kts (nodi) (75m/s).

I volatili erano probabilmente presenti da qualche tempo in pista e/o nelle zone adiacenti alla pista all'interno del sedime aeroportuale.

Essi si sono *verosimilmente* spostati all'interno della pista dopo l'atterraggio dell'aereo leggero durante il *backtrack* di posizionamento dell'A320, mentre i piloti avevano lo sguardo orientato a sud.

Pertanto si ritiene che essi si siano alzati in volo all'arrivo del velivolo, disturbati dal rumore delle turbine.

Dall'analisi delle testimonianze dell'equipaggio di volo, si ritiene che l'intervallo di tempo intercorso tra l'involo dei laridi e l'impatto con l'aeromobile sia stato di circa 2 e 4 secondi rendendo impossibile qualsiasi manovra evasiva da parte dell'equipaggio. In due secondi i volatili possono aver raggiunto una velocità di volo verticale di circa 5 km/h (1.4 m/s) e di traslazione di circa 10-15 km/h (2.8-4.2 m/s), pertanto anche ad essi risultava pressoché impossibile qualsiasi manovra di scampo per evitare di collidere con l'aeromobile.

..

Da calcoli di massima riferiti alla geometria e dimensioni del velivolo (appendice al sotto-cap.3.3) si deduce che il carrello anteriore ad un'altezza indicativa di circa 0.5-1.0m circa dal suolo e l'estremità inferiore della presa d'aria frontale dei motori a circa 0.8-1.5 metri dal suolo ed il

motore sinistro a circa 17 metri dal bordo sinistro (lato Ovest) della pista "02".

Si noti come l'ipotesi di un impatto con stormo in volo di trasferimento non trovi supporto, a giudizio dei CC.TT.UU. in quanto si sarebbe trattato di uno stormo consistente proveniente da Est e diretto ad Ovest per il ritorno all'area di riposo notturno - vicinanze del fiume Taro – dopo un periodo passato nelle aree ad Est dell'aeroporto dove si trovano le aree di abituale alimentazione.

In questa ipotesi l'impatto sarebbe avvenuto con uno stormo che per circa 35-45 secondi (considerando una velocità tra i 30 e 40 km/h) avrebbe occupato lo spazio aeroportuale ad una quota sempre più bassa in rotta di collisione da destra rispetto all'aeromobile in corsa di decollo, passando a ridosso dell'addetto BCU in un settore del campo visivo del pilota favorevole all'avvistamento precoce».

La circostanza di cui sopra trova altresì conferma nella testimonianza resa dal comandante del volo IV209, Pierluca Restivo, che ha dichiarato: *«nella fase del decollo non ebbi modo di vedere lo stormo di uccelli che inizialmente non erano visibili perché l'orientamento della pista, l'orario di decollo, la natura di asfalto della pista ed il piumaggio degli uccelli li faceva confondere con la pista, erano gabbiani, le differenze cromatiche non consentivano di verificare trattarsi di uccelli se non quando siamo giunti all'impatto perché sentendo l'avvicinarsi dell'aereo si sono mossi; il collega che era con me ha chiamato imprecando; ribadisco che avemmo modo di vederli quando eravamo alla velocità V1 che è la velocità di decisione»*.

E' stato, dunque, acclarato in corso di causa che lo stormo di laridi era stazionante all'interno del sedime aeroportuale e non avvistato (né al momento di ingresso sul sedime aeroportuale, né in sede di verifica delle condizioni della pista per l'autorizzazione al decollo), né tantomeno allontanato dai rispettivi responsabili, essendo stata omessa la necessaria bonifica (sic!) .." (così la conclusionale attrice, pagg.11-14).

Siffatta ricostruzione non può condividersi in quanto si basa sulla circostanza che *i laridi fossero presenti* sul sedime aeroportuale, già *prima* dell'evento.

In sede di prova orale sono stati escussi due dei soggetti in esso direttamente coinvolti.

All'udienza del 7 maggio 2015, Pierluca Restivo, pilota di aerei in servizio presso la compagnia EasyJet, che il giorno del sinistro fungeva da *pilot Flying* del volo W.J. IV209, per quanto interessa, ha (anche) rammentato “.. ebbi l'autorizzazione al decollo senza ricevere alcuna segnalazione circa la presenza di stormi di volatili .. *l'impatto* .. occorse *durante la fase di decollo* dalla pista 2 dell'aeroporto .. mentre l'aeromobile teneva una velocità di 140 Kt (nodi), anzi preciso che venendo influenzata la stessa in funzione di variabili non sono in grado oggi, dopo quattro anni, di confermare il dato numerico, fermo restando che lo stesso è ricavabile dal <cartellino di decollo> .. faccio presente che eravamo in *velocità V1* che *non dava altra possibilità che quella di decollare*, si poteva anche arrestare il decollo ma l'esperienza suggerisce che, soprattutto su piste limitate come quella di Parma, è meglio decollare e, poi, tornare sulla pista, piuttosto che arrestare l'aereo senza avere margine sufficiente di manovra .. a causa dell'impatto provvidi a disattivare il motore di sinistra e ad effettuare rientro immediato sull'aeroporto .. l'impatto con lo stormo coinvolse entrambi i motori CFM56-5-A1 installati sull'aeromobile nonché il carrello principale danneggiandoli .. quello al motore sinistro era evidente per indicazioni strumentali che per esperienza e per le indicazioni di chi era in torre .. nella fase del decollo non ebbi modo di vedere lo stormo di uccelli .. se non quando siamo giunti all'impatto perché sentendo l'avvicinarsi dell'aereo si sono mossi .. *al momento dell'impatti stavamo <staccando> dalla pista ..*”.

A sua volta, all'udienza del 25 novembre 2013, Carlo Alfredo Persiani, controllore traffico aereo, dal 2008 al 2011 presso l'aeroporto di Parma, aveva riferito “.. ero in servizio il pomeriggio dell'1.8.2009 .. volatili .. per

me furono assenti in quanto il falconiere .. nulla mi aveva riportato, io come sempre avevo controllato e non ne avevo avvistati né i piloti mi avevano avvertito di una loro presenza .. nel caso li avessi visti non avrei autorizzato il volo .. la frequenza 440.450 Mhz è dedicata esclusivamente alle comunicazioni fra la torre il personale SO.GE.AP ed i VV.FF ed il 1.8.2009 era attiva e funzionante presso l'aeroporto G.Verdi .. era una giornata serena il sole era al tramonto .. alle mie spalle, la pista era stata irraggiata dal sole tutto il giorno all'ora del decollo c'era una rifrangenza .. l'immediata segnalazione di condizioni di rischio per la navigazione aerea è dovuta in qualsiasi fase del volo, tanto dal gestore aereoportuale (può comunicare le condizioni della pista) che da ENAV, ma segnalo il rischio solo se lo conosco .. la competenza di fermare la corsa o il decollo è del pilota una volta ricevuta la segnalazione o abbia a sua volta avvistato qualcosa .. “.

Si aggiunga che nella relazione stilata per l'evento (doc.2 ENAV), il Persiani dichiarava che l'aeromobile si trovava ad un'altezza di circa 200 ft quando vide uscire delle fiamme dal motore sinistro.

Per completezza, l'ANSV nell'*interim report* (doc.6 ENAV) dichiarò che *“l'equipaggio, dopo aver avvertito gli impatti dell'urto con lo stormo di gabbiani riceveva un messaggio dal sistema ECAM (...)”* e che *“contemporaneamente i piloti venivano avvisati dalla Torre di controllo di avere un motore in fiamme”*.

Quanto precede, a ben guardare, appare in sintonia con le risposte fornite dai consulenti Notari e Marchionni i quali hanno accertato (pagg.21-23 relazione), sulla base di sopralluoghi effettuati in condizioni meteorologiche analoghe a quelle dell'evento, sia dalla cabina di pilotaggio sia in torre di controllo sia lungo la strada perimetrale (soffermandosi nell'area dove si venne asseritamente a trovare il falconiere), che tali condizioni non avevano limitato, tantomeno pregiudicato, la visibilità.

Relativamente al *punto d'impatto*, in assenza di dati certi, hanno utilizzato inizialmente informazioni di parte successivamente verificandone l'attendibilità (metodo corretto a parere del Tribunale), visivamente riportandolo nella relazione (a pag.14).

“.. Più in dettaglio, per ricostruire la dinamica abbiamo utilizzato le c.d “tabelle di pista” ed i dati dal *flight data recorder* consegnati all'ANSV che produsse un “*interim report*” .. risulta che a circa 32” dal rilascio freni si registra un significativo aumento di vibrazioni (vib) al motore sinistro ed un contestuale, sensibile incremento di temperatura allo scarico (Egt 1) che l'equipaggio correttamente abbina ai forti rumori sulla fusoliera: dopo un paio di secondi si registra una variazione di giri compressore (N1), che conferma il malfunzionamento del motore sinistro. La velocità registrata (CAS) è di 144 kts ed *il carrello principale risulta ancora al suolo (compressed)* mentre il *carrello anteriore risulta sollevato (non compressed)*.”

Per ricavare lo spazio percorso è sufficiente applicare la formula ($S=1/2at^2$), meglio descritta nella nota 1, che ci consente di ottenere uno *spazio percorso di circa 1200 mt*. I parametri usati per il decollo in funzione della temperatura esterna 300 C e del peso 65.1 ton *portano ad una V1 coincidente con la Vr pari a 141 kts* (la nota 2 intende chiarire la dinamica di quanto avviene in fase di decollo). Se ne deduce che il momento dell'impatto è alla V1 a circa 1200 mt dal rilascio freni. Questo calcolo ci permette di posizionare il punto d'impatto sulla pianta in scala dell'aeroporto ricavata dall'AIP Italia.

Consapevoli di aver utilizzato documenti di parte, abbiamo inteso verificare la congruità dei calcoli di cui sopra ricercando, inizialmente, di usare il *Flight Manual* dell'aeromobile ma ciò si è rivelato impossibile .. Ci siamo quindi rivolti ad una nota compagnia aerea che impiega l'A320 che, tramite la consultazione delle proprie “tabelle di pista” (vedi Nota 3 e Fig. 4) ci ha consentito di verificare i parametri di prestazione dell'aeromobile

utilizzando i noti valori di peso e temperatura esterna sull'aeroporto di Parma; il risultato è congruente con quanto sopra indicato ..".

In sintesi, *l'impatto non è stato preceduto dall'avvistamento dello stormo di laridi* ed è avvenuto alla velocità di 141 kts, pari alla V1 (coincidente con la Vr), a circa 1200 mt dal punto di rilascio freni (fig.5): in quelle condizioni il Comandante (pilot flying) *non aveva alternativa alla continuazione del decollo* (seconda relazione di consulenza, pagg.9-11).

Altrettanto condivisibile si palesa la conclusione cui sono giunti i secondi consulenti circa *l'altezza raggiunta dal velivolo*, muovendo dal presupposto (condiviso dalla difesa attrice) che l'aeromobile si trovasse con il carrello principale ancora compresso, cioè in una condizione che lo vedeva, seppur formalmente in volo, ma di fatto in parte in contatto con il suolo.

Lamenta la difesa WIND JET che non sarebbe stata considerata la *quota* in cui è avvenuto l'impatto tra l'aeromobile e i laridi, ".. assumendo che .. è avvenuto sotto il ventre dell'aeromobile e dentro i motori, si deduce che gli animali stazionavano sulla pista o nella zona limitrofa ..".

Si legge nella relazione (pag.15) ".. conoscendo le dimensioni del velivolo e grazie a semplici calcoli trigonometrici, è possibile riportare, con ottima approssimazione, l'altezza massima della parte inferiore della gondola motore dal suolo. Note le dimensioni del velivolo, possiamo ragionevolmente concludere che l'impatto è avvenuto in una fascia di quote entro i 2,42 mt per il motore ed entro i 7,5 mt circa per la cabina ..".

La difesa attrice taccia di illogicità ed approssimazione quanto precede pur se, come visto, muove da un presupposto - aeromobile con il carrello principale ancora compresso - fatto proprio dalla stessa.

".. Nell'esame di tale quesito, i consulenti fondano il loro computo su una *base meramente teorica*, non tenendo conto della registrazione del dato che riporta l'assetto dei due gradi al momento dell'impatto, nonostante si tratti di un'informazione facente parte dei dati sui quali l'ANSV ha

pubblicato il proprio preliminare, fornito in tutte le fasi del giudizio e usato anche nella prima CTU.

Il mancato utilizzo di siffatto dato non solo non ha consentito di determinare l'esatto punto di impatto con i laridi, ma si pone in contrasto con l'ordinanza del Tribunale, che espressamente ha posto a fondamento dell'integrazione della CTU quanto contenuto nella relazione di consulenza depositata il 28 settembre 2016 .. (pag.15 seconda conclusionale).

Quest'ultima censura è stata già valutata in precedenza; riguardo alla prima, i consulenti hanno riportato uno schizzo (fig.6 pag.15) mostrando e spiegando che "... in un A320 in fase di rotazione e con carrello principale parzialmente esteso, la *massima* altezza teorica alla quale può trovarsi il motore è di 2,42 m poiché se il velivolo fosse più ruotato e *se* quindi tale altezza *fosse maggiore*, il velivolo *urterebbe il terreno con la coda* .. Dal disegno si ricava anche che la inclinazione dell'asse del velivolo rispetto alla posizione orizzontale è di circa 10° e ciò è perfettamente compatibile con i dati di aeroplani simili alla velocità V_r .."; nella <nota> offrono, poi, una "chiave di lettura" che si conclude "... l'immagine intende visualizzare solo la massima condizione possibile con il *carrello principale* ancora *in contatto* con il suolo ..", circostanza appunto propugnata dalla difesa attrice.

Ciò posto, la prima consulenza tecnica d'ufficio, in verità, non raggiunge conclusioni certe circa la presenza dei gabbiani in pista oppure nelle zone adiacenti ad essa (pag.53) salvo, poi, riferirsi *sicuramente* alla loro presenza in pista durante il *backtrack* di posizionamento dell'aeromobile A320, nonché all'atto della valutazione delle condizioni di visibilità dalla cabina di pilotaggio (pagg.48 e 50) e dalla posizione nella quale avrebbe dovuto trovarsi il falconiere (pag. 51).

Su tali argomenti, *essenziali* per la decisione, i consulenti Ledda e Marafante hanno offerto una conclusione/ricostruzione (condivisa dalla difesa della Compagnia aerea) muovendo da dati probabilistici e di

verosimiglianza; i Cc.Tt.U. Notari e Marchionni, come si vedrà, hanno indicato pochi elementi *certi* (anche) in base ai quali hanno formulato ipotesi di risposte, ai singoli quesiti, specificando quella più plausibile, giustificandola con richiami a studi od altre argomentazioni di rilevanza scientifica, tutte considerazioni che inducono il Tribunale a privilegiarne le conclusioni.

In particolare, sul tema della traiettoria e velocità dei laridi, loro posizione pre-impatto ed avvistabilità, il secondo collegio peritale muove dall'unico dato certo disponibile, cioè che si verificò collisione tra il velivolo ed uno stormo di laridi, non avvistato prima dell'impatto,

Orbene, si legge nella – seconda - relazione (pagg.16/17) che il gabbiano reale (*larus cachinnas*) come si ricava dagli studi ornitologici disponibili sulla specie, è un animale costiero che, però, frequenta anche l'entroterra in cerca di cibo, percorrendo anche molti chilometri dopo aver lasciato i ricoveri notturni; “.. durante i mesi dell'anno in cui si concentra la loro presenza, questa interessa prevalentemente la zona di metà pista, ove sono stati osservati sia in attraversamento sia a terra (vedi figura 6). Le aree prevalentemente usate per il *riposo notturno* sono individuate sulle *sponde del fiume Taro* .. La ricostruzione della loro possibile posizione o della traiettoria seguita può essere solo basata su ipotesi. In tale contesto assumono rilevanza altri elementi che potevano essere significativi ai fini della ricostruzione del possibile comportamento degli animali; tra questi i rapporti di altri piloti, l'altezza dell'erba nella zona circostante la pista, (*l'erba era stata tagliata da poco*, circostanza che avrebbe determinato un forte contrasto del piumaggio con lo sfondo verde/giallastro del prato rasato), la temperatura raggiunta dalla superficie della pista, l'orario prossimo al tramonto, che poteva far pensare al movimento di gabbiani in spostamento dalle zone di alimentazione verso le zone di pernottamento, le dimensioni del gruppo di animali (tra le 20 e le 30 unità) *sicuramente non immobili stazionanti in pista* .. trattandosi di animali selvatici, ci risulta *impossibile determinare in modo preciso il momento ed il luogo esatto del*



loro passaggio, pur nella costanza del comportamento medio che vede il movimento avvenire in determinate fasce orarie, ed in base alle stagioni, per soddisfare le necessità basiche della nutrizione e della riproduzione; la velocità media di volo di stormi di laridi si aggira intorno 25-30 km/h (Circa 8 mt/sec) ..".

Il collegio peritale, pertanto, esamina e valuta le due possibili ipotesi, dei gabbiani al suolo o *in attraversamento*, reputando quest'ultima come maggiormente *probabile*.

L'opzione discende (pag.19 relazione) dalla circostanza che si era trattato di un gruppo piuttosto numeroso, ipotizzabile di 20-30 esemplari (le carcasse rinvenute assommarono a circa 12) ".. non poteva passare inosservato ad almeno due delle tre figure che avrebbero potuto o dovuto vederlo ..".

Si riferiscono al controllore di torre, che prima di autorizzare il volo IV209 all'ingresso in pista aveva verificato la libertà dello spazio di decollo (il sole era alle spalle dell'osservatore), al pilota che aveva la completa visuale della pista (per lui il sole in posizione non favorevole al traverso sinistro), le cui dichiarazioni sono state riportate in precedenza, e del *falconiere* ruolo ricoperto quel giorno da Loris Maltalenti.

Questi, escusso quale teste all'udienza del 14.05.2014, tra l'altro, presane visione ha confermato di avere redatto la scheda rilevamento volatili 1.8.2009 (doc.2 SO.GE.AP), dalla quale si ricava che, quella sera, aveva effettuato un giro di ispezione lungo la via perimetrale e si era posizionato in prossimità della testata 20 a circa 7-800 mt dal punto di impatto, ancorchè con il sole basso sull'orizzonte alla sua destra, *senza avvedersi di stormi di gabbiani*.

In argomento, il teste Paolo Cerino (collaboratore di SO.GE.AP quale *postholder* dal 2007 al 2012) escusso all'udienza del 25.11.2013, ha riferito ".. non è necessario entrare in pista per controllare, è possibile anche un controllo dalla perimetrale, anche se quello in pista è più accurato; il falco si muove ove vede movimento ..".

I consulenti richiamano, altresì, la circostanza “.. che un velivolo leggero (nominativo I-IAGE), atterrò alle ore 18.13 *UTC* dopo aver eseguito un avvicinamento diretto per pista 02 ed un tratto contropista al termine della corsa di atterraggio. Il pilota comunicò alla TWR e successivamente dichiarò “assenza di volatili in pista e sull’area circostante”; il volo IV-209 fu autorizzato ad allinearsi in pista un minuto dopo, alle ore 18.14 *UTC* ..”. Sempre all’udienza del 14.05.2014, Janer Ubaldi ha rammentato “.. per diletto pilota piccoli aeroplani, posso confermare che quel giorno stavo appunto pilotando l’aeromobile di aviazione generale .. e al momento della manovra di atterraggio *constatavo l’assenza di volatili* di qualsiasi specie *sulla pista e sull’area ad essa circostante* .. anche al termine della manovra di atterraggio sulla pista 02 dell’aeroporto <Verdi> e durante la percorrenza in senso inverso *constatai l’assenza di volatili di qualsiasi specie* ..”.

Quanto precede, a parere del Tribunale, offre più che adeguato riscontro all’assunto che i *volatili* nei momenti antecedenti l’impatto *non stazionavano sulla pista* (o sedime aeroportuale) e, nel contempo, rende *insostenibile* la ricostruzione dell’evento contenuta nella prima relazione di consulenza, fatta propria dalla difesa attrice, la quale peraltro (in seconda conclusionale, pag.16) riconosce come “dato di comune esperienza .. gli uccelli notoriamente scappano dalle fonti di rumore ..”.

“.. Il fatto che nessuno dei *quattro* soggetti abbia avvistato gli animali, pur ammettendo la possibilità che potessero essere in pista, giustifica l’elevata contraria probabilità ..”, esposta dal secondo collegio peritale; non induce al contrario la <censura> mossa dalla Compagnia (pag.17 seconda conclusionale), che la prima CTU, a seguito di apposite analisi di laboratorio, avrebbe evidenziato “.. una similarità cromatica tra il piumaggio dei giovani laridi e l’ambiente, con particolare riferimento al fondo grigio della pista ..”.

In verità non vi è evidenza di analisi di laboratorio, né è stato provato in giudizio che l’occhio umano possa discernere il colore del piumaggio dei

volatili a grande distanza; in ogni modo qualunque valutazione in merito al colore del piumaggio si palesa irrilevante poiché, come visto, alcuno dei testimoni escussi, con esclusione del Restivo – il quale peraltro ha dichiarato di averli visti “oltre la V1”, quindi quando era presumibilmente a 100-150 metri di distanza - ha affermato di avere visto i laridi. Nel corso delle attività peritali svolte in occasione della prima CTU in condizioni simili a quelle del giorno dell'evento per cui è causa *unica* cosa visibile era la massa indistinta di un oggetto posto a simulare le dimensioni di un gabbiano.

Passando alla ipotesi dei *gabbiani in volo di attraversamento*, ritiene il Tribunale di non considerare il primo degli scenari (fig.7) illustrati dai consulenti Notari e Marchionni, quello del volo da Ovest, cioè in *allontanamento* dalle zone di riposo notturno, atteso che, stante l'ora del sinistro, si ebbe, piuttosto, un volo da Est, cioè *verso* le zone di riposo notturno (direzione del resto privilegiata pure dal primo collegio peritale).

“.. Anche in questo caso, all'inizio della corsa di decollo, 32” prima dell'impatto, lo stormo si sarebbe trovato a circa 260 mt dalla pista. Date le posizioni relative delle figure interessate, solo il pilota ed il controllore di torre avrebbero potuto agire mentre il falconiere, verosimilmente, dava le spalle alla direzione di avvicinamento. Ma, anche in questo caso, la possibilità di azione da parte del controllore di torre (ammesso che avesse visto, valutato come di collisione la traiettoria seguita dai laridi) sarebbe stata molto limitata dal momento che .. ogni intervento successivo al rilascio freni avrebbe potuto produrre effetti molto peggiori in termini di sicurezza del volo.

In sintesi, lo scenario descritto appare sicuramente possibile ed il volo di attraversamento del sedime aeroportuale è molto probabile che avvenisse da Est verso le zone di riposo notturno ..” (pag.20 secondo elaborato).

Da quanto precede il secondo collegio peritale trae la conclusione che la posizione relativa degli osservatori avrebbe potuto, con molta probabilità, consentire l'avvistamento, *ma avrebbe lasciato esiguo margine di tempo*

per avviare la prevista catena di diffusione dell'informazione. Giova richiamare che nei circa 30" della corsa di decollo, i laridi avrebbero dovuto essere avvistati, la loro traiettoria valutata e giudicata pericolosa, l'informazione passata dal falconiere alla TWR che avrebbe, quindi, potuto revocare l'autorizzazione (pag.42).

Rispondendo al quesito sull'*avvistabilità* dei laridi (pagg.23/24) muovono dal dettato delle disposizioni tecnico operative elaborate dalle Autorità Aeronautiche Nazionali (codice della navigazione) ed Internazionali (doc. ICAO) - già in parte riportate in sentenza - che descrive puntualmente la struttura organizzativa del Servizio Traffico Aereo (ATS), attribuendo precise responsabilità agli operatori.

Il tema è stato anche oggetto della prova orale ed alcuni profili sono stati delineati nelle deposizioni rese dai testi Paolo Cerino, Carlo A. Persiani e da Franco Rastelli, Direttore Generale di SO.GE.AP delegato a rispondere all'interpello.

".. La TWR non avrebbe potuto riportare al pilota l'eventuale presenza di volatile poiché ciò non è previsto da alcuna norma né procedura (vedasi nota "compiti ed attribuzioni dei servizi ATS con particolare riferimento alla TWR). Laddove avesse dovuto intervenire, non avrebbe dovuto riportare al pilota la presenza dei volatili .. come da procedura vigente, avrebbe dovuto essere avvisata dal personale del Gestore Aeroportuale addetto circa l'inagibilità della pista per presenza di volatili, sospendendo i decolli e gli atterraggi ovvero revocando, ma solo qualora non ancora in corso, l'autorizzazione al decollo già emessa; in tale ultimo caso, cioè *a corsa di decollo iniziata, la TWR dovrebbe assolutamente tacere*. Nel nostro caso la corsa di decollo è durata 32" e la V1 è stata raggiunta in quell'attimo. La distanza dello stormo di laridi al momento del rilascio freni era di circa 260 mt a circa 150 mt oltre la rete di recinzione. Questa è stata attraversata circa 12" (100 mt) prima dell'impatto rendendo estremamente problematico l'intervento del Sistema "BCU (falconiere) - TWR" lasciando,

quindi, al pilota l'unica possibilità di intervento che i fatti dimostrano non essere avvenuto.

Nel caso del falconiere, asseritamente posizionato nei pressi della testata 20, .. avrebbe dovuto vedere i gabbiani, interpretarne le intenzioni (è difficile pensare che tutti i gabbiani attraversino la pista in un punto preciso) calcolarne la traiettoria e valutare il rischio, quindi avrebbe dovuto chiamare la TWR sulla frequenza dedicata (440.450 Mhz) alle comunicazioni *ground* per dichiarare l'inagibilità dell'aeroporto. Solo a quel punto il controllore, mettendosi in contatto con il pilota, avrebbe dovuto revocare l'autorizzazione al decollo. Occorre precisare che l'unità BCU non dispone di radio su frequenze "aeronautiche" terra/bordo/terra. Ogni altra ipotesi apre il campo a scenari contrari ai principi della sicurezza del volo.

↳ Nel caso del "pilot flying", infine, è possibile che non avesse avvistato i gabbiani (se in pista) al momento in cui ha preso posizione in testata pista, immediatamente prima del rilascio freni, ma con il progredire della corsa di decollo e la contestuale diminuzione della distanza dal punto dove è avvenuto l'impatto ... vi era tempo e modo per interrompere il decollo in sicurezza dal momento che il compito principale del "pilot flying" è quello di guardare fuori e prendere decisioni sulla continuazione o meno della corsa di decollo. Diverso il caso in cui i laridi venissero da Ovest o da Est .. ove .. provenissero da Est la situazione poteva presentarsi più favorevole, ma occorre non dimenticare che l'attenzione (e lo sguardo) del "pilot flying" è, realisticamente, maggiormente focalizzata sulla pista per il mantenimento della direzione ..".

Si tratta di valutazioni, (anche) *tecniche e di esperienza*, condivisibili in quanto frutto di una corretta interpretazione delle norme, a parere del Tribunale.

Quanto precede, fermo restando che non va confuso il personale della BCU con i falconieri, rende comunque *priva di rilevanza causale* la circostanza – evidenziata dalla difesa attrice – che al falconiere ausiliario,

Loris Maltalenti, sarebbe stata sospesa l'autorizzazione all'ingresso in pista a scopo cautelativo (il servizio era stato ridotto e negato l'accesso alla pista per lo svolgimento delle attività) a seguito dell'episodio di *runway incursion* occorso appena un giorno prima del *bird strike* che ci occupa, che aveva provocato l'aborto in decollo del volo Ryan Air RYR 41KA (posto seriamente a rischio di incidente).

Riguardo alle chiamate IREN ed ENAC, WIND JET ha esteso domanda condanna pure ai sensi, e per gli effetti, dell'art.2055 c.c..

Riguardo alla prima, l'Azienda opera sulla base delle prescritte autorizzazioni rilasciate dalle competenti autorità regionali e provinciali.

Il materiale viene pre-trattato e periodicamente inoltrato a siti specializzati al di fuori della provincia di Parma.

Il secondo collegio peritale ha avuto modo di accertare che l'unica, significativa, differenza nell'allestimento dell'area rispetto all'anno del sinistro, è costituita dalla modalità di *trattamento* della *frazione organica* del materiale che, nel 2009, avveniva *all'aperto*, sulla piazzola A1R, all'interno di un *container* che ostacolava il raggiungimento dei rifiuti, questi ultimi erano coperti da una rete, verosimilmente impiegata a scopo dissuasivo verso specie volatili. Tale situazione è radicalmente mutata dall'entrata in funzione del manufatto ove avviene il pre-trattamento del materiale organico prima dell'inoltro ai siti di compostaggio.

IREN S.p.A. - quale soggetto successore della Enia S.p.A. - come visto è stato chiamata in causa (dalla convenuta SO.GE.AP e dalla sua compagnia assicuratrice) per aver contribuito alla causazione del sinistro, mediante una non corretta gestione dei rifiuti urbani raccolti e trattati nel centro in loc.Cornocchio (argomenti fatti propri dalla difesa attrice, vedi pag.39 seconda conclusionale).

Rileva il Tribunale che l'attività ispettiva svolta nei confronti della società chiamata, allo scopo di verificare il rispetto, da parte della stessa, di tutte le condizioni prescritte dalla A.I.A., con particolare riferimento alla regolarità delle misure e dei dispositivi di prevenzione dell'inquinamento

nonché al rispetto dei valori limite di emissione, ha sempre avuto esito positivo; nei rapporti conclusivi delle visite ispettive (docc.12 e 13 suo fasc.), l'autorità ispettiva ha concluso "... Iren Ambiente s.p.a. per l'impianto identificato con Piazzola A1R, Piazzola A2D ... ha ... ottemperato alle prescrizioni contenute nell'Autorizzazione Integrata Ambientale e attuato il piano di monitoraggio e controllo previsto in A.I.A.".

In conseguenza va condivisa la valutazione del secondo collegio peritale, per il quale "è impossibile stabilire un nesso causale tra il sito IREN e presenza di gabbiani dal momento che l'installazione non è l'unica possibile fonte di attrattiva"; i consulenti hanno anche espressamente dichiarato di concordare pienamente con lo studio naturalistico che non considera il sito come unica fonte di attrattiva (frase riportata a pag. 43 della relazione e corretta dal CTU in udienza).

Riguardo, infine, all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), le chiamanti gli imputa(va)no di non aver esercitato i propri poteri/doveri di regolazione e vigilanza sull'attività aeronautica e, in particolare, sulle attività svolte dalla allora Enia S.p.A. nel sito di raccolta dei rifiuti da essa gestito.

A prescindere da quanto appena riportato sulla non imputabilità a quest'ultima dell'evento, dalla esposizione della normativa in materia si ricava che l'Enac, in materia di *bird strike*, ha una funzione prettamente regolatoria, essendo demandata invece al gestore aeroportuale (nel nostro caso, SO.GE.AP) una competenza *esecutiva* rispetto a quanto dal medesimo Ente regolato.

Tirando le somme, *la domanda risarcitoria non può essere accolta* (anche) nei confronti degli originari convenuti, non avendo la Compagnia attrice soddisfatto l'onere di provare la sussistenza di *tutti* gli elementi costitutivi dell'illecito richiesti dall'art.2043 c.c.; in particolare di mancanze sia nell'operato della S.p.A. SO.GE.AP, quale soggetto che riveste una funzione di regia responsabile della gestione delle operazioni di volo sull'aeroporto di Parma e di garante delle condizioni di sicurezza

del sedime aeroportuale ed aree circoscrutte, sia dell'ENAV S.p.A., quale soggetto responsabile di coordinare la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra e di prestare l'attività necessaria di assistenza al volo, nonché di assicurare le condizioni di sicurezza del volo e dei servizi di allarme.

Significativo quanto i Cc.Tt.U. Gen.Notari ed ing.Marchionni hanno voluto scrivere a chiusura dell'elaborato depositato il 3 agosto 2018 (pagg.43-44).

".. Il fenomeno del *bird strike* non può essere eliminato, ma può essere mitigato adottando apposite misure derivanti dalla valutazione dei rischi, e ciò è quello che sembra essere stato fatto.

c. Esistono regole e norme sia nazionali che internazionali elaborate attentamente e scrupolosamente aggiornate, che sono state osservate

c. le strutture interessate ed il personale coinvolto sembrano aver operato con la dovuta diligenza ed in accordo alle prescrizioni

...

e. assodata l'irrealizzabilità del "rischio zero", la nostra esperienza in campo aeronautico, sostenuta dagli esiti delle analisi condotte ci porta ad escludere l'ipotizzato coinvolgimento delle figure o strutture coinvolte per non aver agito al di sopra dei propri compiti e ad attribuire l'evento al fattore casuale ..".

Venendo alla disciplina delle spese di causa, seguono certamente la soccombenza dell'attrice nei confronti dei convenuti; sulla stessa graveranno anche quelle della UNIPOL, correttamente chiamata in causa in garanzia dall'assicurata SO.GE.AP.

Attese le ragioni su esposte sulla non responsabilità in capo ad IREN ed all'ENAC, vanno poste in solido a carico di SO.GE.AP e della UNIPOL chiamanti, ma anche dell'attrice che ha fatto proprie le ragioni delle stesse, estendendo la domanda risarcitoria.

Riguardo, infine alla chiamata LLOYD'S, il chiamante ENAC a fronte della eccezione inoperatività, nella fattispecie, della copertura assicurativa,

sebbene gravata dei relativi oneri di deduzione e prova, nulla ha dedotto in punto di sua effettiva sussistenza, sia nell'atto di chiamata sia nei successivi scritti difensivi.

Come condivisibilmente evidenziato dalla difesa della Compagnia “.. in applicazione dei principi generali in tema di ripartizione dell'onere probatorio, la Suprema Corte ha da tempo chiarito come ai fini del riconoscimento dell'indennizzo dell'assicurato in relazione al verificarsi di un determinato evento, questo sia tenuto a fornire in giudizio non solo la prova del contratto, bensì la prova – e prima ancora la esatta prospettazione – di un sinistro che rientri realmente nell'ambito del rischio assicurato così come esattamente individuato in polizza; a tale scopo, l'assicurato è altresì onerato di precisare quale sia il rischio assicurato e, dunque, di allegare e dimostrare la sussistenza di un fatto che – alla stregua di tutti i termini e le condizioni pattuiti nel contratto di assicurazione – giustifichi l'emergere della obbligazione di garanzia.

Nel caso che ci occupa, gli oneri di allegazione e prova suesposti non possono dirsi adempiuti dalla chiamante in causa, stante le assoluta genericità e laconicità delle deduzioni che precedono e motivano la domanda di garanzia. Invero, il diritto di indennizzo è subordinato alla sussistenza di determinati presupposti e requisiti tra questi, espressamente, ma a titolo non esaustivo: la allegazione e prova degli elementi che giustificano la vigenza temporale dell'assicurazione; la prova dell'avvenuto pagamento del premio; la allegazione e prova di tutte le condizioni che autorizzano a ritenere il sinistro ricompreso nell'ambito di quelli dedotti in polizza (attività svolta, esclusioni di garanzia, adempimento degli obblighi gravanti sul contraente e/o sull'assicurato, rapporti tra assicurato e danneggiato..etc).

Le condizioni generali di assicurazione concorrono ad individuarne e delimitarne l'oggetto dell'assicurazione ed il rischio assunto dall'assicuratore (si pensi alle c.d. esclusioni e/o alle disposizioni contrattuali che disciplinano il regime di validità temporale della

copertura); dette clausole subordinano il diritto dell'assicurato all'indennizzo al ricorrere di determinati presupposti e/o al compimento di determinate attività dell'assicurato. Il ricorrere di tali requisiti, allora, si configura come vero e proprio elemento costitutivo del diritto all'indennizzo, con la conseguenza che è onere dell'assicurato fornirne la relativa prova (*ex multis*, Cass. sez. II n. 10811/11; Cass. sez. III n. 11946/06) ..".

Nella fattispecie l'art.6 rubricato "OBBLIGHI DEL CONTRAENTE /ASSICURATO IN CASO DI SINISTRO E MODALITÀ PER LA DENUNCIA DEI SINISTRI", sancisce a carico di l'ENAC l'obbligo di dare avviso scritto alla Società Assicuratrice ovvero al *Broker* indicato in polizza, entro i 30 giorni successivi alla data in cui perviene richiesta risarcitoria.

In virtù di tale disposizione. quindi, l'ENAC, una volta ricevuta in data 15 ottobre 2010, la notifica dell'atto di chiamata in causa da parte della Milano Ass.ni – che rappresentava, in maniera non equivocabile, una 'richiesta di risarcimento' ai sensi e per gli effetti di cui alla invocata polizza - avrebbe dovuto, entro trenta giorni dalla indicata data, darne comunicazione agli Assicuratori, la quale, però, interveniva solo in data 2 febbraio 2011.

Ne discende che sull'Ente chiamante graveranno le spese.

Tenuto conto dell'avvenuta adozione con D.M. 10 marzo 2014 del Regolamento di determinazione dei parametri per la liquidazione dei compensi per la professione forense (ai sensi dell'art.13, sesto comma, della legge 31.12.2012 n.247), applicabile anche al presente giudizio, stante il disposto dell'art.28 del cit.D.M., essendosi completate le prestazioni professionali in epoca successiva alla sua entrata in vigore (ancorchè il rapporto abbia avuto inizio e si sia svolto in epoca precedente – v.CASS.Ss.Uu.17406/12) il relativo importo, considerati i criteri indicati dal primo comma dell'art.4 Regol.cit. e del valore della causa, oltre €

4.000.000 (art.6 Regol. e Tabella A), viene fissato, ai sensi dell'art.4, comma quinto, Regol.:

- fase di studio, € 12.000,00 - fase introduttiva, € 8.000,00
- fase istruttoria, € 28.000,00 - fase decisoria, € 22.000,00,

per IREN SpA ed IREN AMBIENTE SpA, si applica l'aumento ai sensi del secondo comma dell'art.4 cit.D.M.

P. Q. M.

definitivamente pronunciando ogni diversa od ulteriore istanza, eccezione o deduzione disattesa, così provvede:

a) rigetta la domanda di accertamento di responsabilità contrattuale e/o extracontrattuale delle convenute SO.GE.AP S.p.A. AEROPORTO DI PARMA ed E.N.A.V., e di accertamento di responsabilità extracontrattuale di IREN AMBIENTE S.p.A. e/o di ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, in via esclusiva o in solido con quella di SO.GE.A.P. S.p.A. AEROPORTO DI PARMA e di ENAV S.p.A. ex art.2055 c.c., nella causazione del danno patito da Wind Jet S.p.A. per l'evento occorso in data 1 agosto 2009;

b) condanna WIND JET SpA, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, al pagamento delle spese del procedimento che liquida:

- in favore di SO.GE.AP SpA in € 70.000,00 per compenso professionale;
 - in favore di E.N.A.V. in € 565,80 per esborsi ed € 70.000,00 per compenso professionale;
 - in favore di UNIPOLSAI Ass.ni SpA in € 70.000,00 per compenso professionale;
- sempre oltre rimb.forf.15%, Iva e Cpa come per legge;

c) condanna SO.GE.AP SpA, UNIPOLSAI Ass.ni SpA e WIND JET SpA, ciascuna in persona del legale rappresentante *pro tempore*,

in solido tra loro, al pagamento delle spese del procedimento che liquida:

-in favore di IREN SpA ed IREN AMBIENTE SpA in € 77.000,00 per compenso professionale;

-in favore di ENAC in € 70.000,00 per compenso professionale;

sempre oltre rimb.forf.15%, Iva e Cpa come per legge;

d) condanna ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, al pagamento delle spese del procedimento che liquida in favore degli Assicuratori dei LLOYD'S in € 70.000,00 per compenso professionale, oltre rimb.forf.15%, Iva e Cpa come per legge.

e) pone in via definitiva a carico di WIND JET SpA le spese di entrambe le consulenze tecniche di ufficio.

Parma, 7 febbraio 2020

Il Giudice Unico
Dr. Nicola Sinisi
Nicola Sinisi



