



UNIVERSITY
OF TRENTO - Italy
Faculty of Law
Department of Legal Sciences

**The Trento Law and
Technology Research Group
Student Paper n. 40**

**VOLO DA DIPORTO O
SPORTIVO E
RESPONSABILITÀ CIVILE
PER ESERCIZIO DI
ATTIVITÀ PERICOLOSA**

MATTIA MAESTRINI

lawtech

ISBN: 978-88-8443-784-6

COPYRIGHT © 2018 MATTIA MAESTRINI

This paper can be downloaded without charge at:

The Trento Law and Technology Research Group
Student Papers Series Index
<http://www.lawtech.jus.unitn.it>

IRIS:

<http://hdl.handle.net/11572/208879>

Questo paper © Copyright 2018 by Mattia Maestrini è pubblicato con
Creative Commons Attribuzione-Non commerciale-Non opere derivate
2.5 Italia License. Maggiori informazioni circa la licenza all'URL:
<<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/it/>>

CIVIL LIABILITY AND ULTRALIGHT AVIATION

ABSTRACT

This work was drafted as a Note to a civil case assigned during the course of Civil Law held by prof. Umberto Izzo in the academic year 2017/18 at the Faculty of Law of the University of Trento. The judgement – fully reported at the end of this paper – regards the pilot of a powered hang glider who has been sentenced to pay compensation for the damages suffered by the passenger.

The fundamental legal question concerns the possibility of including this particular sport flight within the general rule of the art. 2050 c.c. which regulates the civil liability caused by the exercise of dangerous activities.

The first chapter focuses on the legislative regulation of aircrafts that may be flown as light-sport, an activity that is always kept separate from normal aviation and governed by autonomous and specific legislation.

The second chapter deals with the changes of the legal system over time and the application of civil liability rules to the ultralight aviation.

The third chapter focuses on the problems linked to the qualification of a certain activity as dangerous. Concerning this, the author refers to other sport activities, like equitation or climbing, before analysing the element of danger in the aviation and particularly in the sport flight with light-sport aircrafts.

The work ends with the analysis of the burden of proof that the parties have to ensure to prove their claims and the specific modalities that can exonerate them from this particular liability.

KEYWORDS

Civil liability – Air navigation – Ultralight aviation – Dangerous activities – Sport law

About the Author

Mattia Maestrini (e-mail: mattia.maestrini@studenti.unitn.it) is a fifth year Law student at the University of Trento. The opinions stated in this paper and all possible errors are the Author's only.

VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO E RESPONSABILITÀ CIVILE PER ESERCIZIO DI ATTIVITÀ PERICOLOSE

ABSTRACT

Questo elaborato è stato redatto come nota a sentenza nell'ambito del corso di diritto civile tenuto dal prof. Umberto Izzo nella Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Trento nell'A.A. 2017/18. La sentenza annotata – integralmente riportata in epilogo al presente lavoro – condanna il pilota di un deltaplano a motore al risarcimento dei danni subiti dal terzo passeggero, lesioni riportate in fase di un rovinoso atterraggio del velivolo. La *questio* che ha impegnato l'organo giudicante riguarda la possibilità di inquadrare l'attività di volo da diporto o sportivo nell'ambito della responsabilità ex art. 2050 c.c. per qualificarla come esercizio di un'attività pericolosa.

Il lavoro riprende le riflessioni riguardo alla qualificazione di pratiche sportive come attività pericolose rimanendo al contempo in stretto dialogo con l'*iter* logico del giudice della decisione precipuamente rivolto verso l'attività di VDS.

Il primo capitolo si concentra sulle fonti giuridiche che disciplinano questa particolare attività di volo, attività sempre tenuta distinta dalla navigazione aerea e disciplinata da una normativa autonoma e specifica.

Segue nel secondo capitolo l'analisi del cambiamento dell'assetto giuridico nel tempo, principalmente con la riforma del codice della navigazione, e una riflessione sulla disciplina specifica da applicare al volo da diporto o sportivo con riguardo alla responsabilità civile.

Nel terzo capitolo si affronta la problematica legata alla qualificazione di una determinata attività come pericolosa. Facendo richiamo ad altre attività sportive, seguendo una giurisprudenza e dottrina non sempre uniforme, si analizza nello specifico l'elemento della pericolosità nell'ambito della navigazione aerea, per giungere poi all'attività di volo da diporto o sportivo. Si esamina infine criticamente la regola che vuole che l'inesperienza del pilota e quindi l'imprudenza di chi esercita un'attività può divenire elemento qualificante per il giudizio di pericolosità di un'attività (sportiva).

Il lavoro si conclude con l'analisi dell'onere probatorio che sta in capo sia al danneggiato che al danneggiante e alle specifiche modalità che possono esonerare quest'ultimo dalla particolare forma di responsabilità aggravata ex art. 2050 c.c.

PAROLE CHIAVE

Responsabilità civile – Navigazione aerea – Volo da diporto o sportivo – Esercizio di attività pericolose – Diritto sportivo

Informazioni sull'autore

Mattia Maestrini (e-mail: mattia.maestrini@studenti.unitn.it) è uno studente della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Trento. Le opinioni e gli eventuali errori contenuti sono ascrivibili esclusivamente all'autore.

VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO E RESPONSABILITÀ CIVILE PER ESERCIZIO DI ATTIVITÀ PERICOLOSE

Mattia Maestrini

INDICE

INTRODUZIONE	8
CAPITOLO 1. IL VDS: LE FONTI	9
CAPITOLO 2. RIFORMA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE	11
CAPITOLO 3. RESPONSABILITÀ EXTRA CONTRATTUALE DA ATTIVITÀ PERICOLOSA (ART. 2050 c.c.)	13
3.1 Individuazione delle attività pericolose ex art. 2050 c.c.....	13
3.2 Attività pericolose ex art. 2050 c.c. nella navigazione aerea.....	16
3.3 Attività pericolose ex art. 2050 c.c. nel VDS.....	17
CAPITOLO 4. ONERE PROBATORIO NELL'ART. 2050 c.c.	20
4.1 ... a carico del danneggiato	21
4.2 ... a carico del danneggiante	21
4.3 Caso fortuito.....	22
CONCLUSIONI	24
SENTENZA.....	25
BIBLIOGRAFIA	35
GIURISPRUDENZA.....	36

INTRODUZIONE

Con il benessere economico diffuso è anche aumentata la voglia di esercizio di attività sportiva negli ultimi anni. L'accelerazione dell'evoluzione tecnica del passato ventennio ha comportato di pari passo un aumento e un'evoluzione degli sport estremi che comportano un elevato rischio di pericolosità.

Il legislatore ha dovuto confrontarsi con il fenomeno di queste attività sportive che sono, per la loro intrinseca pericolosità, in grado di generare con larga probabilità dei danni e, allo stesso tempo, tuttavia sono ritenute lecite per la loro rilevante utilità sociale.

La sentenza in rassegna, che condanna il pilota di un deltaplano al risarcimento dei danni subiti dal terzo passeggero in fase di atterraggio, appare a prima vista non di particolare complessità. L'attore lamentava lesioni sofferte a causa della condotta gravemente imprudente del pilota, che difettava del necessario attestato di idoneità al pilotaggio del deltaplano e dell'abilitazione al volo con passeggero a bordo. La *questio* giuridica, affrontata dal giudice in relativamente pochi passi, cela però un percorso legislativo a tratti non semplice e conseguentemente un dibattito che ha visto coinvolti negli anni dottrina e giurisprudenza.

L'attività di volo in questione è qualificata tecnicamente come attività di volo da diporto o sportivo (VDS), trattasi di un'attività a carattere ludico-sportivo che negli ultimi anni ha conosciuto una crescente espansione come palesato dalla grande presenza di velivoli in circolazione e da un crescente numero di appassionati di questa pratica sportiva. La diffusione di questo fenomeno ha portato però inevitabilmente a un aumento del numero di infortuni a passeggeri e/o a terzi, inducendo il legislatore a intervenire in materia.

Attraverso l'analisi delle fonti legislative e regolamentari sarà possibile ricostruire l'evoluzione del regime della responsabilità civile nel VDS seguendo, nel contempo, lo sviluppo della giurisprudenza e della dottrina per poi addivenire all'esame dell'*iter* logico seguito dal giudice per la risoluzione della causa.

CAPITOLO I

IL VDS: LE FONTI

La difficoltà che ha incontrato il legislatore nella statuizione della materia riguarda proprio l'inquadramento normativo dei velivoli in questione. Innanzitutto, fino al 2010¹, non esisteva una definizione legislativa del VDS, che in generale era qualificata come navigazione effettuata per fini ricreativi e sportivi senza finalità di lucro. L'inquadramento era reso molto difficile dalla grande varietà dei mezzi utilizzati per il volo da diporto o sportivo e dalle loro rilevanti differenze tecniche e di dotazione; il campionario dei mezzi utilizzati parte dal semplice parapendio – categoria di VDS senza motore – fino ad arrivare al deltaplano biposto a motore, mezzo che ha causato l'infortunio nel caso in questione.

Per regolamentare gli apparecchi da VDS, che per il loro scopo sportivo e le specificità tecniche dei mezzi si differenziano notevolmente da altri aeromobili, il legislatore è intervenuto per la prima volta con la l. 25 marzo 1985, n. 106. Con questa legge è stata introdotta nell'ordinamento italiano una disciplina che regola l'utilizzo degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo in modo specifico, definendo originariamente i velivoli per il VDS espressamente non come aeromobili² e collocando quindi l'attività aeronautica in questione fuori dalle disposizioni contenute nel codice della navigazione³.

Pertanto, esclusa l'applicabilità delle norme speciali del cod. nav. e quindi anche quella riguardante la responsabilità civile ivi contenuta, si doveva ricorrere ad applicare i principi generali della responsabilità aquiliana disciplinati dal codice civile⁴. In ossequio a questa premessa, la dottrina ha individuato differenti ipotesi di responsabilità⁵, qui di seguito sinteticamente riassunte nella seguente classificazione:

- a) responsabilità per danni a terzi in superficie, la responsabilità era attribuita principalmente ex 2043 c.c., non escludendo però l'applicabilità dell'art. 2050 c.c.;
- b) responsabilità per danni da urto, il pilota rispondeva in via generale ex art. 2043 c.c.;

¹ Il d.p.r. 9 luglio 2010, n. 133, che ha abrogato il precedente regolamento in materia, il d.p.r. 5 agosto 1988, n. 404, definisce adesso il VDS nell'art. 2 come "l'attività di volo effettuata con apparecchi VDS per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro". L'articolo aggiunge che sono apparecchi VDS i mezzi con motore impiegati "per il volo da diporto o sportivo avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106".

² L'art. 1 della legge 25 marzo 1985, n. 106 disponeva all'origine che: "Gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo, sempreché compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla presente legge, non sono considerati aeromobili ai sensi dell'articolo 743 del codice della navigazione".

³ Codice della navigazione, r.d. 30 marzo 1942, n. 327.

⁴ In tal senso, F. CUZZILLA, *La responsabilità civile*, in MORANDI, IZZO (a cura di), *L'aria*, Vol. II, *Trattato della responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, a cura di FORNASARI, LENTI, MORANDI, IZZO), Torino, 2014, 171, spec. 183.

⁵ B. FRANCHI, *La disciplina del volo da diporto o sportivo dopo la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*, in TRANQUILLI-LEALI, ROSAFIO (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008, 203, spec. 219.

- c) responsabilità per danni al passeggero, deve essere fatta una distinzione: nel caso di trasporto amichevole (ipotesi prevalente poiché si tratta di un'attività sportiva senza fini di lucro) il pilota rispondeva principalmente ai sensi dell'art. 2043 c.c.; invece, se si tratta di trasporto gratuito, cioè avente comunque natura contrattuale, la responsabilità trovava la sua collocazione all'interno dell'art. 1681 c.c.

CAPITOLO II

RIFORMA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Il sistema delle fonti applicabili agli apparecchi di VDS cambia – piuttosto radicalmente – con la riforma del codice della navigazione del 2005⁶. La novella classifica ora questi apparecchi come veri e propri aeromobili, riconducendoli quindi nell’ambito della disciplina del codice della navigazione⁷. Non si applicano tuttavia al VDS le disposizioni del I libro della parte II del cod. nav., che riguardano principalmente l’ordinamento amministrativo della navigazione di aeromobili, mentre per l’applicabilità della restante parte della disciplina contenuta nel codice, a causa della specificità tecnica del VDS, è compito dell’interprete verificare nel caso concreto quali disposizioni siano effettivamente applicabili⁸.

Il legislatore è intervenuto infine con il d.p.r. 9 luglio 2010, n. 133, regolamento applicativo della legge 25 marzo 1985, n. 106 attualmente vigente, provvedendo a fornire un’espressa definizione dell’attività in questione, definendo il VDS come “attività di volo effettuata con apparecchi VDS per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro”.

La novella, all’art. 2, definisce chiaramente che “apparecchi VDS” sono mezzi con motore impiegati per il volo da diporto o sportivo aventi determinate caratteristiche tecniche.⁹ Il possesso di specifici requisiti tecnici qualifica un apparecchio VDS come “avanzato” ed estende tale qualifica al pilota del velivolo. Deltaplani, parapendio e ogni altro mezzo privo di motore impiegato per il volo da diporto o sportivo con decollo a piedi, nel rispetto delle relative caratteristiche tecniche, non rientrano tra gli apparecchi VDS e sono indicati come “apparecchi per il volo libero”.

La riforma introduce una serie di nuove considerazioni in materia di responsabilità civile per danni derivanti dal VDS. Innanzitutto, trovano ora applicazione le disposizioni del cod. nav. e solo quando esse non sono applicabili interviene la disciplina generale del codice civile¹⁰.

Riprendendo lo schema di classificazione di cui al capitolo I., si possono individuare le seguenti responsabilità:

⁶ Con il d.lgs. 9 maggio 2005, n. 96, che ha modificato la parte aeronautica del codice della navigazione, successivamente modificato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151.

⁷ L’art. 743, quarto comma, cod. nav., come modificato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151, prevede adesso che “Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell’allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice”.

⁸ Così B. FRANCHI, *Il volo da diporto o sportivo: inquadramento normativo*, in MORANDI, IZZO (a cura di), *L’aria*, Vol. II, *Trattato della responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, a cura di FORNASARI, LENTI, MORANDI, IZZO), Torino, 2014, 157, spec. 163, specificando che dovrebbe valere il “principio della effettiva applicabilità della norma” del cod. nav. in relazione al fenomeno peculiare del volo da diporto e sportivo e alla sua realtà operativa.

⁹ Caratteristiche tecniche di cui all’allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106.

¹⁰ Così F. CUZZILLA, *La responsabilità civile*, in MORANDI, IZZO (a cura di), *L’aria*, Vol. II, *Trattato della responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, a cura di FORNASARI, LENTI, MORANDI, IZZO), Torino, 2014, 171, spec. 184.

- a) per danni a terzi sulla superficie: non si applicano più le norme del codice civile, ma è prevista la responsabilità del pilota ai sensi dell'art. 965 del cod. nav.¹¹;
- b) per danni da urto: si applicano gli artt. 966 ss. cod. nav.;
- c) per danni al passeggero nel trasporto oneroso o gratuito: il rapporto tra le parti è di natura contrattuale e così disciplinato dall'art. 941 cod. nav., che prevede un c.d. rinvio mobile alle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica¹²;
- d) per danni al passeggero nel trasporto amichevole: il rapporto tra le parti è di natura prettamente extracontrattuale. Data la mancanza di un interesse giuridicamente rilevante del pilota/trasportatore a eseguire la prestazione, esso risponderà per i danni al passeggero/trasportato secondo le norme di responsabilità aquiliana del codice civile e quindi continuerà a trovare generale applicazione l'art. 2043 c.c.¹³.

Il profilo di responsabilità per danni al passeggero nel trasporto effettuato a titolo di amicizia e cortesia di cui al precedente punto d) è l'ipotesi prevalente nell'ambito del VDS, considerando che, per il suo carattere ludico e sportivo, il pilota non avrà certamente un interesse patrimoniale al trasporto del passeggero.

In questo profilo si inserisce la fattispecie della sentenza in commento.

Dopo aver analizzato il sistema delle fonti e aver verificato che l'assetto positivo applicabile ai fatti del caso in rassegna è da rintracciare nel codice civile, dobbiamo accostarci alla sentenza in esame per interrogarci sulla *ratio decidendi* del giudice monocratico di prima istanza.

¹¹ Art. 965 cod. nav.: “La responsabilità dell'esercente per i danni causati dall'aeromobile a persone ed a cose sulla superficie è regolata dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si applicano anche ai danni provocati sul territorio nazionale da aeromobili immatricolati in Italia. La stessa disciplina si applica anche agli aeromobili di Stato e a quelli equiparati, di cui agli articoli 744 e 746.”

¹² In riferimento alle norme internazionali si veda la Convenzione di Montreal 28 maggio 1999, riguardo alle norme comunitarie il Reg. CE n. 2027/1997, come modificato dal Reg. CE 13 maggio 2002 n. 889.

¹³ Secondo B. FRANCHI, *La disciplina del volo da diporto o sportivo dopo la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*, in TRANQUILLI-LEALI, ROSAFIO (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008, 203, spec. 221, in quanto la riforma del 2006 ha abrogato il rinvio che l'art. 941 cod. nav. disponeva a favore dell'art. 414 cod. nav., il quale prevede che: “Chi assume il trasporto di persone o di bagagli a titolo amichevole è responsabile solo quando il danneggiato provi che il danno dipende da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.” La dottrina discorda sostiene che l'art. 414 cod. nav. continua ad applicarsi per interpretazione analogica al trasporto aereo amichevole, andando addirittura oltre sostenendo l'applicabilità dell'art. 2054 c.c. assimilando il volo da diporto alla navigazione da diporto (Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, in *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, spec. 453). Quest'ultima tesi è confutata dalla giurisprudenza che esclude l'applicabilità dell'art. 2054 c.c. al VDS (T. Roma, 22 maggio 2002, in *Foro it.*, Rep. 2004, voce *Responsabilità civile*, n. 271, *in extenso* in *Dir. trasporti*, 2003, 953, con nota di Antonini).

CAPITOLO III

RESPONSABILITÀ EXTRA CONTRATTUALE DA ATTIVITÀ PERICOLOSA (ART. 2050 c.c.)

Nel caso in esame il danno al passeggero si è verificato in conseguenza di un infortunio occorso in fase di atterraggio di un deltaplano biposto a motore qualificabile come VDS. Come visto *ut supra* dovrà essere applicata quindi la disciplina del codice civile in materia di responsabilità extracontrattuale. In tal guisa correttamente anche il giudice monocratico si pone immediatamente il problema della qualificazione della concreta responsabilità del convenuto – giusta la domanda dell’attore – onde discernere se essa si ponga all’interno del generico principio del *neminem laedere* (art. 2043 c.c.) oppure non possa essere ravvisata una responsabilità da attività pericolosa ai sensi dell’art. 2050 c.c.¹⁴

3.1 Individuazione delle attività pericolose ex art. 2050 c.c.

L’art. 2050 del codice civile afferma testualmente che: “Chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di un’attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno”.

Presupposto per l’applicazione della norma è che si tratti di un’attività, quindi non di un singolo atto, ma di una serie di atti funzionalmente collegati tra loro, e che detta attività sia pericolosa, quindi un’attività finalizzata e non una mera condotta pericolosa. Questo permette di cogliere la distinzione tra la nozione di pericolosità della condotta e quella di pericolosità dell’attività.¹⁵ “La prima riguarda un’attività normalmente innocua, che assume i caratteri di pericolosità a causa della condotta imprudente o negligente dell’operatore, ed è elemento costitutivo della responsabilità ai sensi dell’art. 2043 c.c.; la seconda concerne un’attività che, invece, è potenzialmente dannosa di per se per l’alta percentuale di danni che può provocare in ragione della sua natura o della tipologia dei mezzi adoperati e rappresenta una componente della responsabilità disciplinata dall’art. 2050 c.c.”¹⁶.

Da questa premessa discende un lungo dibattito in dottrina e giurisprudenza riguardo alla questione se la pericolosità vada interpretata come requisito connaturato all’attività che ha

¹⁴ In quest’ottica la Suprema Corte ha affermato recentemente l’alternatività dell’applicazione tra le due norme precisando che: “La fattispecie di cui all’art. 2043 e quella di cui all’art. 2050 generano una situazione sostanziale unica in quanto presuppongono un unico fatto costitutivo. Esse hanno una parte in comune, che è rappresentata dal cagionare il danno, ma ciascuna di esse prevede un elemento ulteriore, la cui sussistenza è incompatibile con quella della circostanza caratterizzante l’altra. L’elemento reciprocamente specializzante è dato dal criterio di imputazione della responsabilità per il danno cagionato, che per l’una è dato dalla colpa, per l’altra dallo svolgimento dell’attività pericolosa. La relazione fra fattispecie legali è quindi di esclusione, nel senso che l’applicazione dell’una esclude l’applicabilità dell’altra.” (Cass., sez. III, 28 aprile 2017, n. 10513, in *Foro it.*, Rep. 2017, voce *Responsabilità civile*, n. 60).

¹⁵ M. FRANZONI, in *L’illecito*, 2010, spec. 410-411.

¹⁶ Così testualmente la Cass. civ., sez. III, 21 ottobre 2005, n. 20357, in *Mass. Foro it.*, 2005.

generato la responsabilità oppure se possa essere generata dall'influenza di elementi esterni all'attività stessa. La pericolosità estrinseca all'attività potrebbe essere dipesa da fattori sia di carattere oggettivo, cioè dalle circostanze in cui si svolge l'attività (ad esempio condizioni ambientali), sia di carattere soggettivo, riguardanti la condotta dell'esercente (ad esempio l'imprudenza del soggetto agente).

L'ammissione dei fattori esterni è stata sostenuta da alcune pronunce giurisprudenziali, soprattutto in materia di alpinismo¹⁷ ed equitazione¹⁸, ove la qualificazione della pericolosità dell'attività è stata fatta discendere dall'imperizia e inesperienza del soggetto agente. Nello stesso modo, come meglio vedremo *infra*, nella navigazione aerea la pericolosità di una certa condotta è stata ritenuta il presupposto per rendere pericolosa l'attività di volo.

Secondo gran parte della dottrina affermatasi recentemente, fondare la nozione di pericolosità su fatti esterni all'attività stessa può comportare il rischio di "una indebita commistione tra i concetti di attività e di condotta pericolose"¹⁹. Dare rilievo all'inesperienza del soggetto agente e quindi introdurre nel giudizio della pericolosità i concetti di negligenza, imprudenza e imperizia, può comportare la dissoluzione del confine di applicazione tra l'art. 2050 c.c. e la regola generale di responsabilità per colpa ex art. 2043 c.c.²⁰. Pertanto la pericolosità deve essere insita nella natura stessa dell'attività o nella natura

¹⁷ La Cass. civ., sez. III, 24 luglio 2012, n. 12900, in *Foro it.*, Rep. 2012, voce *Responsabilità civile*, n. 2999, con nota di Palmieri, afferma che: "È erroneo l'assumere che la pericolosità dell'attività non possa essere apprezzata in relazione alle specifiche caratteristiche proprie del caso concreto, come invece deve essere, e che conseguentemente sia censurabile in diritto l'affermazione [...] secondo la quale "anche le escursioni alpinistiche più facili presentano elementi di rischio elevato per soggetti sprovvisti o che hanno appena appreso le tecniche di tali escursioni, principalmente quando l'attività viene esercitata per le prime volte"."

¹⁸ La giurisprudenza di legittimità ha collegato la pericolosità dell'attività a circostanze esterne con riguardo all'attività ippica, prevedendo una diversa applicazione degli artt. 2050 c.c. e 2052 c.c. a seconda che si tratti di soggetti principianti oppure esperti. Secondo la Cass. civ., sez. III, 4 dicembre 1998, n. 12307, in *Foro it.*, 1999, I, 1938, con nota di Di Paola: "il gestore del maneggio, in quanto proprietario o utilizzatore dei cavalli che servono per le esercitazioni, è soggetto, per i danni subiti dagli allievi durante le esercitazioni eseguite sotto la sorveglianza e la direzione di un istruttore ed in condizioni, quindi, che privano il cavaliere della disponibilità dell'animale, alla presunzione di responsabilità di cui all'art. 2052 c.c., e non a quella di cui all'art. 2050 c.c., a meno che non si tratti di danni conseguenti alle esercitazioni di principianti, ignari di ogni regola di equitazione, o di allievi giovanissimi la cui inesperienza, e conseguente incapacità di controllo dell'animale, imprevedibile nelle sue reazioni se non sottoposto ad un comando valido, rende pericolosa l'attività imprenditoriale di maneggio".

¹⁹ L. SANTORO, in *Sport estremi e responsabilità*, Milano, 2008, cit. 154.

²⁰ Secondo U. IZZO, *Allocare il costo sociale degli incidenti sui campi da sci: alla ricerca di un senso*, in IZZO (a cura di), *La montagna*, Vol. I, *Trattato della responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, a cura di FORNASARI, IZZO, LENTI, MORANDI, Torino, 2013, 3, spec. 36, con riguardo all'attività di gestore di area sciistica attrezzata, si può osservare che: "spezzettando il concetto di attività a cui la norma allude [l'art. 2050 c.c.] (non l'attività di gestore in via generale, ma l'attività di gestore proprio in quel punto della pista e proprio con quella tipologia di sciatori inesperti), si rischia di subordinare l'applicazione della norma ad una valutazione della fattispecie che finisce per *precomprendere* il positivo esperimento di un giudizio di prevedibilità non diverso da quello che da sempre viene condotto sotto l'egida dell'art. 2043 c.c."

dei mezzi adoperati a prescindere dalla condotta dell'uomo, a differenza di quanto previsto dall'art. 2043 c.c.²¹.

L'articolo 2050 c.c. si riferisce a tutte quelle attività potenzialmente pericolose che comportano un alto tasso di probabilità di provocare danni a terzi. L'individuazione della pericolosità dell'attività è rimessa o al legislatore stesso (ad esempio t.u. pubblica sicurezza o leggi speciali)²² definendola *ex ante* pericolosa, oppure all'interprete, dicasi al giudice, che deve effettuare un giudizio prognostico sulla probabile potenzialità dannosa per la sua stessa natura o per le caratteristiche dei mezzi adoperati.²³

Pertanto il criterio che il giudice deve seguire, in quest'ordine logico, è un criterio quantitativo-statistico, riguardante la pericolosità dei diversi tipi di attività da verificare mediante un giudizio *a priori* (*ex ante*) e non mediante un giudizio *a posteriori* (*ex post*). L'individuazione della pericolosità *ex se* deve essere quindi effettuata rappresentandosi il caso concreto, come affermato ormai pacificamente dalla giurisprudenza di legittimità²⁴. Il giudizio di pericolosità può essere desunto dalla normale prevedibilità fondata sulle regole tecniche, lo stato dell'arte delle conoscenze e su ogni altro elemento.

Ovviamente nell'affrontare il giudizio prognostico controfattuale è necessario tenere conto, in maniera relativistica, dell'evoluzione scientifica raggiunta in quel momento storico e di altre considerazioni quali, ad esempio, quelle di carattere ambientale, soggettive e oggettive nell'ambito delle quali si svolge una determinata attività nello specifico contesto fattuale originante la vicenda dannosa.

Soprattutto nel settore delle attività sportive – nel quale rientra l'attività del caso in commento – si è venuta a formare un'ampia casistica con una serie di pronunce giurisprudenziali che si focalizzano sull'individuazione del carattere pericoloso dell'attività sportiva concreta ex art. 2050 c.c. Da queste pronunce giurisprudenziali emerge la rilevanza

²¹ In questo senso la Cass., sez. III, 19 luglio 2002, n. 10551, in *Foro it.*, Rep. 2002, voce *Responsabilità civile*, n. 277, sulla scorta della più avvertita dottrina, ha richiamato la differenza tra i concetti di “pericolosità della condotta” e “pericolosità dell'attività” affermando che: “solo quest'ultima integra l'art. 2050 c.c., allorché essa presenta una notevole potenzialità di danno a terzi, mentre non rileva se un'attività, normalmente innocua, diventa pericolosa a seguito della condotta imprudente di chi la effettua (in questo caso rileva la condotta imprudente a norma dell'art. 2043 c.c.)”.

²² R.d. 18 giugno 1931, n. 733, artt. 46 ss. “Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza” o per le leggi speciali ad esempio il d.lgs. 30 giugno 2003, n. 196, art. 15 “codice *privacy*”.

²³ Si vedano, *ex multis*, Cass., sez. III, 6 aprile 2006, n. 8095, in *Foro it.*, Rep. 2006, voce *Responsabilità civile*, n. 432; Cass., civ., sez. III, 10 febbraio 2003, n. 1954, in *Foro it.*, Rep. 2003, voce *Responsabilità civile*, n. 252; Cass. civ., sez. III, 30 ottobre 2002, n. 15288, in *Foro it.*, Rep. 2002, voce *Responsabilità civile*, n. 271; Cass. civ., sez. III, 9 aprile 1999, n. 3471, in *Foro it.*, Rep. 1999, voce *Responsabilità civile*, n. 340; Cass. civ., sez. III, 29 maggio 1998, n. 5341, in *Foro it.*, Rep. 1999, voce *Responsabilità civile*, n. 301; Cass. civ., sez. III, 30 agosto 1995, n. 9205, in *Giur. it.*, 1996, I, 1, 446; Cass. civ., 27 luglio 1990, n. 7571, in *Foro it.*, Rep. 1990, voce *Responsabilità civile*, n. 117.

²⁴ La Cass. civ., sez. III, 20 luglio 1993, n. 8069, in *Foro it.*, 1994, I, 445, riferito ad un caso di responsabilità in ambito farmaceutico, statuiva: “Ai fini della responsabilità sancita dall'art. 2050, debbono essere ritenute pericolose, oltre alle attività prese in considerazione per la prevenzione degli infortuni o la tutela dell'incolumità pubblica, anche tutte quelle altre che, pur non essendo specificate o disciplinate, abbiano tuttavia una pericolosità intrinseca o comunque dipendente dalle modalità di esercizio o dai mezzi di lavoro impiegati”.

del giudizio prognostico sulla probabile potenzialità dannosa dello sport, arrivando o ad affermare la pericolosità di alcune discipline oppure a escluderla²⁵.

3.2 Attività pericolose ex art. 2050 c.c. nella navigazione aerea

L'interrogativo sulla pericolosità dell'attività di volo da VDS nella vicenda in esame viene affrontata dal giudice richiamando la Suprema Corte che si è pronunciata – seguendo un filone ormai consolidato – più volte in materia²⁶, da ultimo nell'eloquente dispositivo della sentenza della Cass. Civ. del 10 novembre 2010, n. 22822²⁷: “...la navigazione aerea non è considerata dal legislatore come un'attività pericolosa, né 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 attraverso di essa si esercita un trasporto ampiamente diffuso, considerato, rispetto agli altri, con un basso indice di rischio, in astratto ed 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 cod. civ., tutte le volte in cui la navigazione aerea risulti esercitata in condizioni di anormalità o di pericolo.”

²⁵ Tra le discipline sportive ritenute attività pericolosa ai sensi dell'art. 2050 c.c. sono state ricomprese: l'attività venatoria (Cass., 23 dicembre 1968, n. 4072, in *Giur. it.*, 1969, I, 1, 2185; T. Pisa, 20 febbraio 1991, in *Foro it.*, Rep. 1991, voce *Responsabilità civile*, n. 125); l'attività equestre solo nel caso in cui “si tratti di danni conseguenti alle esercitazioni di principianti, ignari di ogni regola di equitazione, o di allievi giovanissimi la cui inesperienza, e conseguente incapacità di controllo dell'animale, imprevedibile nelle sue reazioni e non sottoposto ad un comando valido, rende pericolosa l'attività imprenditoriale di maneggio.”, così Cass. civ., sez. III, 4 dicembre 1998, n. 12307, in *Foro it.*, 1999, I, 1938, con nota di Di Paola. Invece è stata esclusa la pericolosità dell'attività sportiva in concreto con riferimento: al gioco del calcio amatoriale in quanto non può “essere riconosciuto il carattere di particolare pericolosità, trattandosi di disciplina che privilegia l'aspetto ludico, pur consentendo, con la pratica, l'esercizio atletico, tanto che è normalmente praticata nelle scuole di tutti i livelli come attività di agonismo non programmatico finalizzato a dare esecuzione ad un determinato esercizio fisico”, così Cass. civ., sez. III, 19 gennaio 2007, n. 1197, in *Foro it.*, Rep. 2007, voce *Responsabilità civile*, n. 279, *in extenso* in *Resp. civ.*, 2007, 2089, con nota di Sesti; al gestore di un impianto di risalita su una pista da sci, in quanto era da escludere la natura intrinsecamente pericolosa, né risultava pericolosa per la natura dei mezzi adoperati, secondo la Cass. civ., sez. III, 15 febbraio 2001, n. 2216, in *Foro it.*, Rep. 2001, voce *Trasporto (contratto di)*, n. 13, *in extenso* in *Danno e resp.*, 2001, 372, con nota di Carbone; all'attività ginnica prevista nel programma di educazione fisica delle scuole medie svolta mediante esercizi a corpo libero (Cass., sez. III, 6 aprile 2006, n. 8095, in *Foro it.*, Rep. 2006, voce *Responsabilità civile*, n. 432).

²⁶ In questi termini, Cass. civ., sez. III, 18 marzo 2005, n. 5971, in *Foro it.*, Rep. 2006, voce *Responsabilità civile*, n. 431, *in extenso* in *Dir. maritt.*, 2007, 1127, con nota di Rosafio; Cass., sez. III, 19 luglio 2002, n. 10551, in *Foro it.*, Rep. 2002, voce *Responsabilità civile*, n. 277; Cass. civ., sez. III, 13 novembre 1997, n. 11234, in *Foro it.*, Rep. 1997, voce *Responsabilità civile*, n. 204, *in extenso* in *Dir. trasporti*, 1998, 743, con nota di Cervelli.

²⁷ Cass. civ. sez. III, 10 novembre 2010, n. 22822, in *Foro it.*, Rep. 2011, voce *Responsabilità civile*, n. 440, *in extenso* in *Giust. civ.*, 2011, I, 1777, con nota di Comenale Pinto.

Infatti, non solo per la prevalente giurisprudenza, ma anche per gran parte della recente dottrina²⁸, non può considerarsi l'attività di navigazione aerea un'attività oggettivamente pericolosa, in quanto, sia dai dati statistici, sia dai dati tecnici, sia dall'esperienza comune, non presenta una potenzialità lesiva superiore al normale.

Il capoverso secondo della sopra citata sentenza affronta, invece, proprio il giudizio prognostico sulla probabile potenzialità dannosa dell'attività di volo per la sua stessa natura o per le caratteristiche dei mezzi adoperati. A riguardo si afferma che, solo nel caso di rispetto dei piani di volo, delle condizioni di sicurezza, ecc. detta attività di volo permane attività non pericolosa, mentre muta natura soltanto se, in concreto, si prospettano delle situazioni caratterizzate da un livello di pericolosità eccedente il normale rischio che richiedono l'approntamento di particolari cautele²⁹.

Questa tesi è contestata da poche pronunce giurisprudenziali di senso contrario³⁰ e qualche tentativo della dottrina che condivide l'assunto che la navigazione aerea non presenti di per sé caratteri di pericolosità, ma, nel contempo, contrasta il principio, che le condizioni esterne (atmosferiche e/o ambientali) possano aumentare il gradiente di pericolosità tale da far rientrare le attività di navigazione svolte nel caso concreto nel campo di operatività dell'art. 2050 c.c.³¹, in quanto, "se così fosse, qualunque attività normalmente innocua rientrerebbe nell'ambito dell'art. 2050 cod. civ. per il sopraggiungere di situazioni di pericolo"³².

3.3 Attività pericolose ex art. 2050 c.c. nel VDS

Alla stregua di quanto esposto sub 3.2. anche il volo da diporto (che si tratti, o non, di volo puramente sportivo o ludico) non può essere qualificato *a priori* come attività pericolosa, ma può essere tale nel caso concreto se, a causa di particolari circostanze di volo, l'attività venga esercitata in condizioni di anormalità o pericolo³³. In tale ottica la giurisprudenza di

²⁸ F. CUZZILLA, *La responsabilità civile*, in MORANDI, IZZO (a cura di), *L'aria*, Vol. II, *Trattato della responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, a cura di FORNASARI, LENTI, MORANDI, IZZO), Torino, 2014, 171, spec. 181.

²⁹ Si veda, al riguardo, la precedente nota 26.

³⁰ Così il T. Venezia, 15 novembre 2004, in *Dir. maritt.*, 2006, 1282; la Cass., sez. lav., 20 giugno 1990, n. 6175, in *Mass. Foro it.*, 1990, richiamando la massima della Cass. sez. III 12 luglio 1957, n. 2820, in *Giust. civ.*, 1958, I, 129 ss., *in extenso* in *Riv. dir. nav.*, 1958, I, 178, con nota di Gaeta, afferma che: "la navigazione aerea, essendo particolarmente regolata, anche nelle sue possibili conseguenze dannose, dal codice della navigazione, non può ritenersi compresa tra le attività pericolose genericamente indicate nell'art. 2050 c.c., così come non può ritenersi compresa la circolazione stradale, del pari specificamente regolata, anche nelle sue dannose conseguenze, dallo stesso codice civile".

³¹ In tal senso, E. G. ROSAFIO, *Rilievi critici circa la riconduzione della navigazione aerea nell'ambito della fattispecie di cui all'art. 2050 c.c.*, in TRANQUILLI-LEALI, ROSAFIO (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008, 249, spec. 258.

³² Testualmente G. CAMARDA, *La responsabilità per l'esercizio di attività pericolose nel campo aeronautico*, in ANTONINI, FRANCHI (a cura di), *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo: atti dei convegni: Modena, 6-7 giugno 2003, Trieste, 26-27 settembre 2003*, Milano, 2005, 79, cit. 83.

³³ Così, F. CUZZILLA, *La responsabilità civile*, in MORANDI, IZZO (a cura di), *L'aria*, Vol. II, *Trattato della responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, a cura di FORNASARI, LENTI, MORANDI, IZZO), Torino, 2014, 171, spec. 181.

merito si è più volte pronunciata, ritenendo esercizio di attività pericolosa il volo di addestramento con apparecchio VDS dotato di motore “non specificamente indicato per impieghi aeronautici”³⁴ oppure quando il motore dell’apparecchio non risultava certificato come motore per aeromobili³⁵.

Seguendo questa logica, il giudice della causa in esame si appronta – forse un po’ frettolosamente – a eseguire il giudizio prognostico sulla potenzialità dannosa dell’attività posta in essere dal pilota nel trasporto di volo da diporto o sportivo oggetto del giudizio. Infatti, nella valutazione dell’attuazione della potenzialità dannosa di una determinata attività, si deve fare riferimento ai c.d. indici di pericolosità. Tali indici sono individuati per la navigazione aerea – dalla giurisprudenza citata – nell’inosservanza dei piani di volo, di condizioni di sicurezza e nell’avversità delle condizioni atmosferiche straordinarie. Ad opinione dello scrivente, tra le condizioni di sicurezza da osservare per evitare che l’attività di VDS possa essere ritenuta pericolosa, rientra precipuamente l’osservanza delle disposizioni dettate dalla disciplina specifica in materia.³⁶

Il d.p.r. 9 luglio 2010, n. 133 definisce all’art. 2 primo comma lett. e) il pilota responsabile come “il soggetto che assume il comando ed al quale è affidata la sicurezza della condotta del volo”.

Per poter pilotare un mezzo per il VDS il d.p.r. 133/2010 richiede il possesso: a) della prescritta idoneità psico-fisica (art. 12); b) del nulla osta questorile (art. 14); c) dell’apposito attestato di idoneità al pilotaggio e delle eventuali relative abilitazioni di cui all’art. 11 (ad esempio l’abilitazione all’uso degli apparecchi biposto a motore con passeggero a bordo, l’abilitazione al volo in formazione)³⁷. Per il rilascio dell’autorizzazione amministrativa all’uso di un mezzo adibito al VDS, ogni soggetto deve partecipare a un numero ben

³⁴ Il T. Roma, 22 maggio 2002, in *Foro it.*, Rep. 2004, voce *Responsabilità civile*, n. 433, *in extenso* in *Dir. trasporti*, 2003, 953, con nota di Antonini, investito dalla questione stabilisce che: “nel volo di addestramento effettuato con un apparecchio equipaggiato con un motore aventi le sovra esposte caratteristiche sono ravvisabili gli estremi dell’attività pericolosa ex art. 2050 c.c.” in quanto “date le caratteristiche del motore, la navigazione veniva esercitata in condizioni di pericolo, rischio che di fatto si è realizzato quando il motore si è arrestato nella delicata fase di decollo”.

³⁵ Il T. Torino, 18 febbraio 2002, in *Foro it.*, Rep. 2004, voce *Responsabilità civile*, n. 434, *in extenso* in *Dir. trasporti*, 2003, 941, con nota di Gaggia, nel caso di un incidente verificatosi durante il volo di esercitazione con mezzo VDS, ha qualificato l’attività del pilota come pericolosa ex art. 2050 c.c. in quanto il motore dell’apparecchio non risultava certificato come motore per aeromobili.

³⁶ D.p.r. 9 luglio 2010, n. 133 nuovo regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo.

³⁷ Il d.p.r. 9 luglio 2010, n. 133, art. 11, prevede: “1. L’attestato di idoneità al pilotaggio VDS è rilasciato dall’Aero Club d’Italia e consente di svolgere l’attività di volo con gli apparecchi VDS con le caratteristiche tecniche di cui all’allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106. 2. Per il rilascio dell’abilitazione all’uso degli apparecchi VDS biposto con passeggero a bordo è richiesto il possesso di uno dei seguenti requisiti:

- a) attestato di istruttore VDS conseguito in data anteriore all’entrata in vigore del presente regolamento;
- b) autocertificazione relativa allo svolgimento di almeno trenta ore come responsabile ai comandi e superamento dell’esame di cui all’articolo 17, comma 3;
- c) brevetto o licenza le cui abilitazioni di pilota di velivolo o di elicottero siano in corso di validità ovvero scadute da non oltre un anno.”

determinato di ore di lezione di teoria³⁸, deve effettuare un numero minimo di lezioni di volo sia con istruttore, sia da solista e infine deve sostenere con esito positivo le dovute prove d'esame.

Non essendo munito né del prescritto attestato di idoneità al pilotaggio VDS né, tantomeno, dell'ulteriore requisito per l'abilitazione all'uso degli apparecchi biposto a motore con passeggero a bordo, in violazione degli obblighi imposti dall'art. 3 d.p.r. 133/2010³⁹, il pilota ha infranto e disatteso ogni regola di sicurezza per il trasporto del passeggero danneggiato.

Pertanto, il giudice nell'accertare se il trasporto oggetto del giudizio sia stato svolto in condizioni ordinarie o invece in condizioni anomale, statuisce che "l'inesperienza del pilota [...] evidentemente rende pericolosa l'attività di volo". Non deve fuorviare che la pericolosità del volo in concreto venga individuata nell'inesperienza del pilota. Il concetto di inesperienza evocato dal giudice in sentenza non si riferisce all'imprudenza o imperizia quale connotato della colpa ex art. 2043 c.c. e quindi non è rivolto alla condotta umana in occasione dell'atterraggio rovinoso che ha causato il danno al passeggero. L'organo monocratico, nell'espletamento del giudizio prognostico controfattuale per accertare se l'attività di volo nel caso di cui è causa possa essere definita *ex ante* pericolosa, giunge a conclusione, che l'inesperienza sia deducibile *tout court* dalla mancanza dell'attestato di volo e dell'abilitazione all'uso di apparecchi biposto con passeggero a bordo, quindi sia dipesa da fattori di carattere oggettivo e non soggettivo. Tale attestato, infatti, è indispensabile per svolgere legittimamente l'attività di pilota. La mancanza del brevetto al volo e l'abilitazione all'uso di apparecchi biposto con passeggero a bordo determina *a priori*, a parere dello scrivente, l'inosservanza delle condizioni di sicurezza che la Suprema Corte, come sopra riportato, ha ritenuto causa intrinseca della pericolosità dell'attività di volo.

³⁸ Sono previste lezioni di teoria nelle seguenti materie: aerodinamica, meteorologia, tecnologia e prestazione degli apparecchi VDS ecc.

³⁹ Il d.p.r. 9 luglio 2010, n. 133, art. 3, intitolato "Responsabilità per la condotta dei voli" stabilisce: "1. Il pilota responsabile dell'apparecchio VDS, nel rispetto della normativa vigente, delle prescrizioni dell'ENAC, in materia di navigazione e traffico aereo, e di quelle del fornitore di servizi del traffico aereo competente, prima dell'inizio ed in ogni fase del volo, è tenuto ad accertarsi delle proprie condizioni psico-fisiche, delle condizioni meteorologiche, dell'efficienza dell'apparecchio VDS e degli equipaggiamenti necessari per la tipologia di volo che intende effettuare, adottando, sulla base del proprio addestramento e di ogni altra circostanza di tempo e di luogo, tutte le misure idonee affinché il volo non pregiudichi la propria incolumità e quella dei terzi".

Capitolo IV

Onere probatorio nell'art. 2050 c.c.

Prima di passare a esaminare la disciplina relativa all'onere probatorio richiesto dall'art. 2050 c.c. è bene fare un breve cenno sulla natura della responsabilità per l'esercizio di attività pericolosa, senza alcuna pretesa di approfondire in questa sede, trattandosi di un dibattito lungo e annoso che chiederebbe un'analisi sistematica a sé stante. Detta responsabilità doveva originariamente costituire una soluzione intermedia tra la responsabilità per colpa e la responsabilità oggettiva⁴⁰. Tale costrutto giuridico è stato fortemente contrastato dalla dottrina, che ritiene principalmente che il criterio di imputazione della responsabilità ex art. 2050 c.c. si fonda:

- a) sulla responsabilità per colpa, facendo ricorso ad un criterio di accertamento della diligenza⁴¹, oppure richiamando il concetto della precauzione mancata⁴²;
- b) sulla responsabilità oggettiva, come una figura particolare di responsabilità oggettiva⁴³ oppure come un mero rapporto di causalità tra il fatto ed il danno⁴⁴.

⁴⁰ Così all'epoca nella Relazione del Ministro Guardasigilli Dino Grandi al Codice Civile del 4 aprile 1942, al paragrafo n. 795: "Sulla materia non si è creduto di adottare alcuna delle soluzioni estreme: né quella che ammetterebbe a tali attività una responsabilità oggettiva, né quella che vi ricollegerebbe l'ordinaria responsabilità per colpa. Si è adottata invece una soluzione intermedia per la quale, sempre mantenendo la colpa a base della responsabilità, non solo si è posta a carico del danneggiante la prova liberatoria, ma si è ampliato il contenuto del dovere di diligenza, che è posto a suo carico. [...] Il Soggetto dunque deve adottare, anche a prezzo di sacrifici, tutte le misure atte ad evitare il danno. Quali debbano essere tali misure, diranno le particolari norme, tecniche o legislative, inerenti alle singole attività, o le regole della comune esperienza; certo è che le lesioni evitabili debbono essere risarcite".

⁴¹ C. M. BIANCA, in *Diritto civile*, Vol. 5, *La responsabilità*, 2012, spec. 709, secondo il quale si tratta di una responsabilità aggravata per colpa presunta attenendo la prova liberatoria alla diligenza professionale.

⁴² Così U. IZZO, in *Una lettura alternativa al dilemma colpa/ responsabilità oggettiva, con riferimento all'art. 2050 c.c. e al 2054 c.c.*, in Community del corso di Diritto Civile tenuto dal prof. Izzo nella Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Trento, AA 2017/2018, in rete https://didatticaonline.unitn.it/dol/pluginfile.php/227091/mod_resource/content/1/course_files/Una_lettura_alternativa_al_dilemma_colpa.pdf.

⁴³ Così P. TRIMARCHI, in *La responsabilità civile: atti illeciti, rischio, danno*, 2017, spec. 401 ss., che inquadra il criterio di imputazione dell'art. 2050 c.c. in una figura particolare di responsabilità oggettiva denominata "responsabilità oggettiva per rischio evitabile", contando solo il fatto oggettivo che siano o non siano state adottate tutte le misure idonee ad evitare il danno.

⁴⁴ M. FRANZONI, in *L'illecito*, 2010, spec. 449, afferma che l'attenzione deve essere spostata: "...dal comportamento dell'agente al rapporto di causalità tra il fatto ed il danno, alla presenza di una qualità particolare del soggetto reso responsabile perché esercente un'attività pericolosa".

4.1 ...a carico del danneggiato

Chi invoca l'applicazione dell'art. 2050 c.c., cioè il danneggiato, deve dimostrare la pericolosità dell'attività (*ut supra*) e sempre sullo stesso incombe l'onere di provare l'esistenza del nesso di causalità tra l'esercizio dell'attività e l'evento dannoso, in quanto, non può essere comunque ritenuto responsabile il soggetto agente per un evento ad esso non riconducibile⁴⁵. Perciò, una volta individuato che l'attività posta in essere possa essere qualificata come pericolosa, questione che per di più costituisce la prova più ardua all'interno del dettato dell'art. 2050 c.c., è facilitata l'indagine sul nesso causale che deve "intercorrere tra l'esercizio generico dell'attività pericolosa e l'evento dannoso e non tra quest'ultimo e uno specifico fatto imputabile all'agente"⁴⁶. Ciò a differenza del criterio generale dell'art. 2043 c.c., ove il danneggiato è tenuto a provare l'esistenza del nesso causale tra un fatto specifico imputabile all'agente e l'evento dannoso.

Nel caso di specie è pacifico che le lesioni subite dal danneggiato sono conseguenza diretta e immediata dell'incidente che si è verificato in fase di atterraggio e pertanto, in occasione ed in conseguenza dell'esercizio di volo da diporto o sportivo. Difatti sulla questione non risultano contestazioni in ambito processuale tra le parti, per cui l'*onus probandi* sul punto imposto al danneggiato è pienamente e pacificamente soddisfatto.

4.2 ...a carico del danneggiante

A carico del danneggiante l'art. 2050 c.c. prospetta, secondo la giurisprudenza, una presunzione di responsabilità per i danni cagionati dallo svolgimento dell'attività pericolosa, provvedendo a una inversione dell'onere probatorio rispetto all'art. 2043 c.c., secondo il quale, chi subisce un danno ingiusto deve dimostrare il dolo o la colpa di chi lo ha cagionato⁴⁷. Infatti, l'art. 2050 c.c. tratta con evidente maggior favore il danneggiato, poiché addossa su colui che cagiona ad altri un danno da attività pericolosa l'onere di provare l'adozione di tutte le misure idonee onde evitare il danno⁴⁸.

Trattasi di una posizione probatoria molto onerosa dato che in pratica il danneggiante deve fornire, non solo la prova di non aver commesso alcuna violazione delle norme di legge, regolamenti o di comune prudenza (c.d. prova negativa), ma anche la prova positiva di aver adottato tutte le misure astrattamente possibili per impedire l'evento dannoso, con tutti gli accorgimenti di sicurezza che la tecnologia all'epoca dell'evento poteva offrire⁴⁹. La prova

⁴⁵ In questo senso si veda Cass. civ., sez. III, 4 maggio 2004, n. 8457, in *Foro it.*, Rep. 2004, voce *Responsabilità civile*, n. 430, I, 2378; Cass. civ., sez. III, 2 aprile 2001, n. 4792, in *Foro it.*, Rep. 2001, voce *Responsabilità civile*, n. 337; Cass. civ., sez. III, 24 giugno 1995, n. 7177, in *Giur. it. Mass.*, 1995.

⁴⁶ Cass. civ., sez. III, 2 aprile 2001, n. 4792, in *Foro it.*, Rep. 2001, voce *Responsabilità civile*, n. 337, cit.

⁴⁷ Si veda C. SALVI, *Responsabilità extracontrattuale (Dir. vig.)*, in *Enc. Dir.*, XXXIX, 1998, spec. 1235, sulla differenza esistente tra l'art. 2043 c.c. e l'art. 2050 c.c.

⁴⁸ Si veda, ad esempio, Cass. civ., sez. III, 19 gennaio 1995, n. 567, *Foro it.*, Rep. 1996, voce *Responsabilità civile*, n. 173, in materia di responsabilità da attività pericolosa di esercente distribuzione di gas in bombola; Cass. civ., sez. III, 24 giugno 1995, n. 7177, in *Giur. it. Mass.*, 1995.

⁴⁹ Principio ormai consolidato nella giurisprudenza di legittimità, si veda Cass. civ., sez. III, 4 giugno 1998, n. 5484, *Foro it.*, Rep. 1998, voce *Responsabilità civile*, n. 253; Cass. civ., sez. III, 29 aprile 1991, n. 4710, in *Foro it.*, Rep. 1992, voce *Responsabilità civile*, n. 147.

liberatoria di avere adottato tutte le misure idonee atte ad evitare i danni deve quindi riguardare le modalità di organizzazione dell'attività pericolosa, tali cioè a prevenire eventuali danni, piuttosto che le modalità che hanno causato il fatto lesivo.

Nel caso in esame il pilota non solo non ha fornito la prova negativa, cioè di aver rispettato le norme giuridiche (in quanto mai ha confutato l'assenza dell'attestato di idoneità al volo), né tantomeno ha tentato di produrre qualsivoglia ulteriore prova per dimostrare di aver adottato tutte le misure idonee e necessarie ad evitare il danno. Pertanto, il convenuto non ha adempiuto all'onere probatorio a suo carico.

4.3 Caso fortuito

Una timida manovra per liberarsi dalla responsabilità ex art. 2050 c.c. è stata avanzata dal pilota nel momento in cui ha sostenuto che la caduta del deltaplano in fase di atterraggio non era ascrivibile alla sua guida, ma che l'infortunio era riconducibile ad una "improvvisa e violenta folata di vento", invocando così il sopravvenire di un evento fortuito imprevedibile.

Il flebile tentativo, messo in atto dal pilota, era mirato a recidere il nesso eziologico tra l'evento dannoso e l'attività pericolosa. Infatti, la sopravvenienza di un fatto che di per se è tale da provocare l'evento e sempre che il fatto abbia i requisiti del caso fortuito – eccezionalità e imprevedibilità oggettiva – ha effetti liberatori per il soggetto che ha esercitato l'attività pericolosa, anche nel caso in cui non abbia adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno⁵⁰.

La dottrina⁵¹ suddivide la nozione del caso fortuito nel suo aspetto soggettivo, cioè esso deve avere la caratteristica della imprevedibilità e inevitabilità, e nel suo aspetto oggettivo, cioè deve trattarsi di un evento estraneo idoneo da solo a rappresentare la causa del danno. In aggiunta, viene ritenuto che il caso fortuito generalmente comprenda solo i fatti umani e non la forza maggiore che si riferisce a eventi imprevedibili e inevitabili della natura (terremoto, valanghe, tempeste e simili). Per quanto riguarda invece l'ambito della responsabilità extracontrattuale ai sensi dell'art. 2050 c.c., il caso fortuito è inteso pacificamente in senso ampio, comprensivo anche della forza maggiore. Infine, il caso fortuito atto a escludere il nesso causale può anche consistere nel fatto commesso dal terzo o nella colpa del danneggiato.

L'intervento del caso fortuito invocato dal pilota convenuto (folata di vento) doveva essere da lui provato (per es. producendo un bollettino meteorologico del momento, prova testimoniale, ecc.). Nessuna prova a riguardo ha offerto, anzi, detta circostanza è stata smentita in fase istruttoria, evidenziando che non si era verificato alcun evento fortuito, ma che l'atterraggio rovinoso era stato causato dalla perdita di controllo del deltaplano da parte del pilota inesperto.

⁵⁰ Cass. civ., sez. III, 10 marzo 2006, n. 5254, in *Foro it.*, Rep. 2006, voce *Responsabilità civile*, n. 428; Cass. civ., sez. III, 4 giugno 1998, n. 5484, *Foro it.*, Rep. 1998, voce *Responsabilità civile*, n. 253; Cass. civ., sez. III, 15 febbraio 2003, n. 2312, in *Foro it.*, Rep. 2003, voce *Responsabilità civile*, n. 172, *in extenso* in *Resp. civ.*, 2003, 711, con nota di Ronchi.

⁵¹ Così A. ANTONINI, in *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 266, spec. 269.

Il giudice, avendo per lo più seguito l'*iter* logico testé esposto, è pervenuto alla condanna del pilota convenuto al risarcimento del danno, patrimoniale e non patrimoniale, attenendosi alle conclusioni del CTU e condividendo *in toto* l'esito della perizia stessa. I danni vengono dal giudice liquidati in base ai parametri elaborati del Tribunale di Milano nelle tabelle del 2014 e quantificati nella perfetta media dei valori ivi indicati.

CONCLUSIONI

A conclusione del commento, attraverso l'esame delle fonti giuridiche applicabili al volo da diporto o sportivo, siamo giunti a inquadrare la responsabilità per danni derivanti a terzi passeggeri durante il volo nella responsabilità extracontrattuale del codice civile. La *questio* giuridica di fondamentale importanza nel caso concreto si inserisce giustappunto nel dibattito sulla qualificazione dell'attività di VDS come attività pericolosa. Come del resto, anche nell'ambito di altre attività sportive e di gioco risulta difficoltoso definire *a priori* dette attività come pericolose. Questo comporta una valutazione caso per caso della fattispecie concreta sottoposta al giudice di merito nell'ambito dei criteri stabiliti dall'art. 2050 c.c.

Anche se può sembrare – a tutta prima – criticabile il fatto che la valutazione dell'effettiva pericolosità venga lasciata al singolo giudice, detta individuazione ermeneutica risulta necessaria per poter affrontare casi di responsabilità, come ad esempio in ambito sportivo e ludico (nel caso in esame, di volo da diporto o sportivo), quando deve essere posta particolare attenzione alla tutela e sicurezza dei passeggeri o di terzi. L'individuazione della pericolosità nel caso concreto demandata all'organo giudicante pare allo scrivente altresì necessaria, data l'impossibilità del legislatore di qualificare *a priori* un'attività sportiva come pericolosa – specialmente nel volo – a causa dello sviluppo crescente e continuo della tecnologia e per la diversità dei mezzi utilizzati/utilizzabili per svolgere dette attività. Del resto quasi tutte le attività sportive sono in continua evoluzione sia nelle specialità e specializzazioni che nei materiali e mezzi adoperati messi a disposizione dal mercato in espansione. È inconfutabile che le attività sportive siano ritenute socialmente ed economicamente utili, sponsorizzate politicamente e quindi tali da divenire o essere divenute fenomeno di massa. Da queste considerazioni emerge, in un'ottica giuridica, l'esigenza di procedere a un bilanciamento costante – in *itinere*, non staticamente fermo ad un preciso periodo storico – tra l'interesse (del) pubblico allo svolgimento di dette attività e la tutela della sicurezza del singolo che può risultare leso dalla eventuale pericolosità delle stesse.

Più in generale questa indagine sulla pericolosità delle attività – nel rispetto dei criteri sopra esposti – dovrà essere adottata nel caso concreto dal giudice per tutte quelle attività di nuova attuazione – anche lontane dallo sport – le quali non hanno ancora provocato gravi incidenti o danni alla sfera giuridicamente tutelabile del terzo e per le quali, quindi sono carenti elementi quantitativo-statistici sulla loro pericolosità. Può benissimo accadere che attività ritenute fino ad oggi innocue divengano a un certo punto pericolose, dati i progressi scientifici. Viceversa si può anche verificare l'ipotesi contraria e cioè che una data attività una volta considerata pericolosa, non lo sia più oggi per il mutare delle condizioni di sicurezza approntate dallo sviluppo della tecnologia.

Resta comunque ferma la residualità dell'applicabilità dell'art. 2050 c.c. rispetto al generale principio del *neminem laedere* ex art 2043 c.c. nell'attività sportiva e ludica, soprattutto se riferito all'attività svolta dal singolo praticante e non da un'organizzazione sostenitrice dell'attività stessa in fase di gare agonistiche o simili.

SENTENZA

TRIBUNALE DI REGGIO EMILIA, sentenza 28 aprile 2017; Giud. ZOMPI; X (Avv. DELLA VALLE) c. Y (Avv. NARDOMARINO), VOLO CLUB ALFA (Avv. NERI), I.N.P.S. (Avv. BARUSI).

Responsabilità civile – Navigazione aerea – Volo da diporto o sportivo – Danno al passeggero – Responsabilità per l'esercizio di attività pericolosa – Sussiste (Cod. civ., art. 2050; d.p.r. 9 luglio 2010 n. 133, art. 7)

Responsabilità civile – Responsabilità per l'esercizio di attività pericolosa – Presunzione di responsabilità – Sussiste (Cod. civ., art. 2050)

Posto che per qualificare la navigazione aerea quale attività pericolosa ex art. 2050 c.c. occorre accertare in concreto se il trasporto aereo sia stato svolto in condizioni anomale, il volo effettuato da un pilota di un deltaplano a motore, privo del prescritto attestato di idoneità al pilotaggio e dei requisiti necessari per l'abilitazione all'uso di velivolo biposto con passeggero a bordo, costituisce un'attività pericolosa e rende responsabile il pilota ex art. 2050 c.c. per i danni cagionati al passeggero a seguito di un incidente occorso durante la fase di volo. (1)

È posto a carico di colui che esercita un'attività pericolosa la presunzione di responsabilità per i danni cagionati nello svolgimento della medesima, salvo che non provi di aver adottato tutte le misure idonee a evitare il danno o che non si sia verificato un evento fortuito imprevedibile tale da determinare il danno e recidere così il nesso causale tra l'evento dannoso e l'attività pericolosa (nella specie, tale prova non era fornita da parte di un pilota di un deltaplano a motore). (2)

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE ORDINARIO DI REGGIO EMILIA
(EX SEZIONE DISTACCATA DI GUASTALLA)

Il Tribunale, nella persona del Giudice dott.ssa Chiara Zompi

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile di I Grado iscritta al n. r.g. **111013/2012** promossa da:

X (C.F. ***), con il patrocinio dell'avv. DELLA VALLE CARLA, elettivamente domiciliato in VIA PRAMPOLINI, 11 42016 GUASTALLA presso il difensore avv. DELLA VALLE CARLA

ATTORE

contro

Y (C.F. ***), con il patrocinio dell'avv. NARDOMARINO NICOLA (rinunciante al mandato) elettivamente domiciliato in P.ZA GUGLIELMO MARCONI N. 1 42016 GUASTALLA presso il difensore avv. NARDOMARINO NICOLA

CONVENUTO

VOLO CLUB ALFA con il patrocinio dell'avv. NERI ALBERTO, elettivamente domiciliato in VIA GUIDO DA CASTELLO 6 42121 REGGIO EMILIA presso il difensore avv. NERI ALBERTO

TERZO CHIAMATO

I.N.P.S. con il patrocinio dell'avv. BARUSI NILLA, elettivamente domiciliato in VIA DELLA PREVIDENZA SOCIALE, 6 42100 REGGIO NELL'EMILIA presso il difensore avv. BARUSI NILLA

INTERVENUTO

CONCLUSIONI

Parte attrice precisa le conclusioni come da fogli allegati al verbale d'udienza di precisazione delle conclusioni.

Parte terza chiamata Volo Club precisa le conclusioni come da comparsa di costituzione e risposta dichiarando di non accettare il contraddittorio su domande nuove o eventuali estensioni delle stesse;

Parte interveniente INPS precisa le conclusioni come da atto di intervento.

Concisa esposizione delle ragioni di fatto e di diritto della decisione

Con atto di citazione ritualmente notificato, X conveniva in giudizio, innanzi all'intestato Tribunale, Y per sentirlo condannare al risarcimento dei danni, patrimoniali e non patrimoniali, sofferti in conseguenza dell'infortunio occorsogli in data 27.6.2011, mentre si trovava, come passeggero, a bordo del velivolo (deltaplano a motore) condotto dal convenuto.

Esponiva in particolare l'attore che, alle ore 19.30 del giorno indicato, si era recato insieme al Y presso il Volo Club "Alfa" di Suzzara ove quest'ultimo teneva ricoverato un deltaplano di sua proprietà; che il convenuto lo aveva invitato a "*fare un giro*", assicurandolo sulle proprie capacità di pilota; che i due erano quindi saliti a bordo del deltaplano, il Y nel posto di guida, ed erano partiti; che tuttavia il velivolo, mentre si trovava in fase di atterraggio, era precipitato al suolo cagionando ad esso attore le lesioni meglio descritte nei certificati medici prodotti in atti.

Assumeva l'attore che l'incidente era stato cagionato dalla condotta gravemente imprudente del convenuto il quale lo aveva trasportato a bordo del suo deltaplano nonostante fosse privo del necessario attestato di idoneità al pilotaggio VDS, della assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile e della abilitazione al volo con passeggero a bordo.

Deduceva pertanto la responsabilità del convenuto per violazione del principio fondamentale del *neminem laedere* (art. 2043 c.c.) e per esercizio di attività pericolose (art. 2050 c.c.).

Si costituiva in giudizio il Y, negando la propria responsabilità nel sinistro oggetto di causa e assumendo che lo stesso era stato causato da una "*improvvisa e imprevedibile folata di vento abbattutasi sul velivolo*", integrante gli estremi del caso fortuito; chiedeva pertanto il rigetto della domanda attorea in quanto infondata sia nell'*an* sia nel *quantum debeatur*.

Con comparsa depositata in Cancelleria in data 2.9.2013, interveniva volontariamente in giudizio I.N.P.S. che, avendo già provveduto ad erogare all'attore per mezzo del suo datore di lavoro la somma di €. 5.729,96 a titolo di indennità di malattia, chiedeva di surrogarsi nei diritti del danneggiato verso i responsabili dell'illecito ai sensi dell'art. 1916 c.c.; per l'effetto chiedeva la condanna del Y e, previa sua chiamata in causa, della associazione Volo Club Alfa al pagamento della complessiva somma di €. 6.813,08.

Il precedente G.I. autorizzava la chiamata e si costituiva in giudizio anche l'associazione sportiva Volo Club Alfa di Suzzara, eccependo in via preliminare l'inammissibilità della propria chiamata in giudizio in quanto richiesta dall'interveniente volontario.

Nel merito, contestava ogni addebito e chiedeva in rigetto della domanda proposta nei suoi confronti.

Nel corso del giudizio, espletati gli incumbenti di cui all'art. 183 c.p.c., il G.I. ammetteva le prove per interrogatorio formale e per testi dedotte dalle parti, disponendo, successivamente, c.t.u. medico-legale sulla persona dell'attore.

Infine, all'udienza del 22.12.2016, il G.I., in funzione di Giudice Unico, sulle conclusioni precisate dai procuratori delle parti, tratteneva la causa in decisione a norma dell'art. 190 c.p.c.

Giova anzitutto procedere alla qualificazione della domanda proposta dall'attore nei confronti del convenuto Y e della responsabilità a quest'ultimo ascritta.

Il X ha allegato, da un lato, il fatto che il danno si era verificato nel corso di un volo su un deltaplano a motore (tecnicamente qualificato come VDS, ossia mezzo impiegato per il volo da diporto o sportivo) e, dall'altro, l'inesperienza e la mancanza di certificata idoneità al volo del conducente, prospettando una responsabilità del convenuto ex art. 2043 c.c. e, in alternativa, per danni da attività pericolosa ex art. 2050 c.c..

Quanto a tale ultimo titolo di responsabilità, occorre osservare che la Suprema Corte ha più volte precisato che la navigazione aerea non è considerata dal legislatore come un'attività pericolosa, ne' 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 attraverso di essa si esercita un trasporto ampiamente diffuso, considerato, rispetto agli altri, con un basso indice di rischio, in astratto ed 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 cod. civ., tutte le volte in cui la navigazione aerea risulti esercitata in condizioni di anormalità o di pericolo (Cass. n. 22822 del 2010; Cass. n. 10551 del 2002; Cass. n. 11234 del 1997).

In quest'ottica, la giurisprudenza di merito ha affermato che il volo di addestramento effettuato con un apparecchio per il volo da diporto o sportivo dotato di un motore "*non specificamente indicato per impieghi aeronautici*" costituisce attività pericolosa ai sensi dell'art. 2050 c.c. (così Trib. Roma, 22/05/2002).

Occorre pertanto accertare, in concreto, se il trasporto aereo oggetto del presente giudizio sia stato svolto in condizioni ordinarie o in condizioni anomale, così da chiarire se abbia o meno costituito attività pericolosa.

A tal fine si rileva che l'attore ha allegato – e sul punto non vi è contestazione – che il pilota non era in possesso del prescritto attestato di idoneità al pilotaggio VDS (DPR 133 del 9.7.2010, art. 7) né degli ulteriori requisiti necessari per l'abilitazione all'uso di apparecchi biposto con passeggero a bordo.

Ebbene, tra le specificità del caso concreto va senz'altro annoverata l'inesperienza del pilota che evidentemente rende pericolosa l'attività di volo.

L'intrinseca pericolosità dell'attività, tra l'altro, è stata espressamente confermata dallo stesso convenuto il quale, in comparsa di risposta, ha dedotto che il X era salito sul deltaplano "*assumendosi il rischio di partecipare ad una attività pericolosa*".

Ciò premesso, com'è noto, l'art. 2050 cod. civ. pone a carico di chi esercita un'attività pericolosa la presunzione di responsabilità per i danni cagionati nello svolgimento della medesima e richiede per la sua applicabilità l'esistenza di un nesso causale tra l'esercizio dell'attività stessa e l'evento dannoso, la cui prova dev'essere fornita dal danneggiato che agisce per il risarcimento dei danni; resta, poi, a carico del danneggiante l'onere di provare di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno (v. ad es. Cass, n. 7177 del 24/06/1995; Cass. n. 4792 del 02/04/2001).

Detto questo, ai fini della decisione, occorre osservare come, nel caso di specie, tra le parti non vi sia alcuna contestazione in ordine al fatto che l'incidente si sia verificato in occasione e in conseguenza dell'esercizio di un volo da diporto.

Il convenuto, infatti, sul punto, si è limitato a sostenere che la caduta non era da ascrivere ad una errata manovra di guida del pilota, bensì ad un evento fortuito ed imprevedibile, rappresentato da una improvvisa e violenta folata di vento.

Senonché nessuna prova ha offerto il Y della predetta circostanza la quale è rimasta, anche all'esito dell'istruttoria, del tutto priva di riscontri.

La tesi difensiva del convenuto risulta inoltre smentita dalla deposizione della teste Cecco Filomena, moglie dell'attore, la quale sul punto ha dichiarato: "*ricordo che il velivolo fece un breve giro in volo e poi iniziò a scendere in velocità (...). Era evidente che il velivolo viaggiava a velocità eccessiva, tanto che io e la moglie del Y pensammo che si sarebbe rialzato in volo. Invece il deltaplano non si rialzò e lo vedemmo cadere in picchiata. Io ho visto tutta la fase di volo e non ho notato un brusco spostamento del mezzo imputabile ad una folata di vento, ho notato solo una velocità eccessiva*".

Ebbene, tale deposizione, non smentita da alcun elemento istruttorio di segno contrario, evidenzia come non si sia verificato alcun evento anomalo, ma soltanto la perdita di controllo dell'aereo in fase di discesa da parte di un pilota inesperto.

Né il Y ha provato o si è offerto di provare di aver adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno.

Sulla scorta di quanto sopra esposto, deve per ciò ritenersi positivamente soddisfatto l'onere probatorio imposto all'attore dalla norma speciale di cui all'art. 2050 c.c., mentre altrettanto non può dirsi con riferimento all'*onus probandi* gravante sul convenuto, quale soggetto esercente attività pericolosa.

La responsabilità del Y risulta inoltre accertata all'esito del procedimento penale instaurato a suo carico a seguito fatti oggetto di causa, che si è concluso con sentenza di condanna n. 19/15 emessa in data 21.10.2015 dal G.d.P. di Mantova e prodotta dall'attore in corso di causa.

Pertanto, alla luce delle superiori argomentazioni, va affermata la responsabilità del convenuto in ordine ai fatti di cui è causa e, per l'effetto, egli va condannato al risarcimento dei danni sofferti dal X.

Passando alla liquidazione del danno non patrimoniale da lesione dell'integrità psico-fisica (cd danno biologico), esso va liquidato sulla scorta delle condivisibili le conclusioni cui è pervenuto il C.T.U. all'esito delle specifiche indagini condotte sul periziando.

Il C.T.U., dopo aver positivamente riscontrato le lamentate lesioni all'integrità psicofisica dell'attore ("*attualmente residuano gli esiti di una resezione chirurgica di un tratto dell'intestino tenue (ileo terminale), con ricorrente sintomatologia dolorosa addominale e turbe dell'alvo; residua inoltre una estesa cicatrice chirurgica da laparatomia, con pregiudizio estetico ed indebolimento della parete addominale stessa*") e la loro compatibilità eziologica con la dinamica del sinistro, ha stimato nella misura percentuale del 10-11% i postumi invalidanti permanenti residuati in capo al X.

Non trattandosi di sinistro da circolazione di veicoli, detto danno va liquidato in base ai parametri elaborati dal Tribunale di Milano nelle tabelle del 2014 e recepite anche da questo Ufficio, le quali prevedono una liquidazione cd. congiunta del pregiudizio non patrimoniale, comprensivo cioè tanto dell'aspetto cd. biologico nella sua accezione dinamico relazionale, quanto dell'aspetto morale soggettivo.

In base ai suddetti parametri tabellari, una invalidità del 10-11% in un soggetto di anni 35 all'epoca del fatto comporterà una liquidazione del danno biologico, all'attualità, di €.24.740,00 (valore medio).

Per quanto concerne il danno da inabilità temporanea, applicando i suddetti parametri tabellari che prevedono la liquidazione di un importo compreso in una forbice tra € 96,00 e € 145,00, deve essere riconosciuta all'attore, a titolo di ITT, la somma di €. 1.560,00 (€.120,00 per 13 gg.), a titolo di ITP al 75%, la somma di € 1.800,00 (gg. 20 per € 120,00 per 75%), la somma di € 1.800,00 a titolo di ITP al 50% (gg. 30 per € 120,00 per 50%) e a titolo di ITP al 25% la somma di €. 900,00 (gg. 30 per €. 120,00 per 25%), sempre con valutazione all'attualità, per un totale di €. 6.060,00.

L'importo complessivamente dovuto a titolo di danno non patrimoniale ammonta dunque ad €. 30.800,00. (€.24.740+€.6.060).

Trattandosi di somme liquidate all'attualità e, quindi, già rivalutate, all'attore va riconosciuto soltanto sui predetti importi, a titolo di risarcimento dell'ulteriore danno da perdita del bene o da ritardato pagamento della somma dovuta, un interesse a un tasso medio tra quelli prescelti dal legislatore, da una data intermedia tra quella del fatto (27.6.2011) e quella della presente decisione (27.4.2017).

Nel caso di specie, il tasso medio può essere individuato nella misura del 1,5% dalla data intermedia del 27.5.2014.

Per quel che concerne il danno patrimoniale, sempre sulla scorta delle conclusioni rassegnate dal c.t.u., devono ritenersi congrue e giustificate le spese mediche documentate per il complessivo importo di €.508,95.

Trattandosi di importo come sopra liquidato a titolo di danno patrimoniale e quindi di debito di valore non liquidato all'attualità, esso va rivalutato secondo gli indici ISTAT dalla data del fatto a quella della presente decisione.

Inoltre, va riconosciuto a parte attrice l'ulteriore risarcimento del danno da tardivo pagamento dell'importo dovuto da liquidarsi in via equitativa mediante riconoscimento degli interessi legali maturati dalla data del fatto a quella della presente decisione, da applicarsi sulla sorte capitale progressivamente rivalutata.

Nulla può invece essere riconosciuto all'attore per il disagio sofferto a causa della mancata fruizione delle ferie estive non avendo il X fornito nessun verosimile criterio per procedere alla liquidazione, anche in via equitativa, di tale pregiudizio.

Quanto poi ai danni sofferti dalla moglie, dai genitori e dal fratello, difetta evidentemente la legittimazione attiva del X a chiederne il ristoro, trattandosi di diritto altrui.

Sulle somme come sopra complessivamente determinate, spettano a parte attrice gli ulteriori interessi di legge dalla presente decisione al saldo.

Va invece dichiarata la inammissibilità della domanda risarcitoria, su cui l'attore ha insistito anche in sede di precisazione delle conclusioni, proposta in via estensiva nei confronti del terzo chiamato Volo Club.

Ed invero, a verbale dell'udienza del 3.10.2013, l'attore, *"preso atto dell'intervento dell'INPS con chiamata in causa del Volo Club Alfa sia come obbligato in solido con i propri associati per i danni provocati nello svolgimento della pratica sportiva, sia per avere il medesimo Volo Club violato la normativa in vigore, associando soggetti privi dei requisiti previsti dalla legge, incorrendo, pertanto, in un'ipotesi di responsabilità oggettiva per le attività svolte dagli associati e, in subordine, anche per gli obblighi di vigilanza per le cose in custodia"*, dichiarava di condividere le ipotesi di responsabilità così come configurate dall'INPS a carico del terzo chiamato e di voler estendere le proprie domande a quest'ultimo.

Ebbene, come eccepito dalla terza chiamata, la predetta domanda trova fondamento in fatti costitutivi (sussistenza del vincolo associativo, qualità di custode) e in ragioni di diritto (responsabilità solidale dell'associazione per il fatto dell'associato, responsabilità del custode ex art. 2051 c.c.) del tutto diversi rispetto a quelli (responsabilità per fatto proprio colposo, responsabilità per l'esercizio di attività pericolosa) allegati nell'atto introduttivo e posti a fondamento della domanda risarcitoria promossa nei confronti del convenuto Y, con la conseguenza non solo che la domanda attorea non può ritenersi automaticamente estesa al terzo chiamato, ma anche che tale domanda, espressamente estesa al terzo chiamato, non può che fondarsi su una *causa petendi* differente rispetto a quella originariamente posta a fondamento del giudizio.

Giova rammentare, infatti, che, facendo applicazione del noto criterio di distinzione tra *"mutatio"* ed *"emendatio libelli"* in relazione alla specifica ipotesi di estensione della domanda attorea nei confronti del terzo chiamato in causa, la Suprema Corte ha avuto modo di stabilire che *"il principio dell'estensione automatica della domanda dell'attore al chiamato in causa da parte del convenuto trova applicazione allorché la chiamata del terzo sia effettuata al fine di ottenere la liberazione dello stesso convenuto dalla pretesa dell'attore, in ragione del fatto che il terzo s'individui come unico obbligato nei confronti dell'attore ed in vece dello stesso convenuto, realizzandosi in tal caso un ampliamento della controversia in senso soggettivo (divenendo il chiamato parte del giudizio in posizione*

alternativa con il convenuto) ed oggettivo (inserendosi l'obbligazione del terzo dedotta dal convenuto verso l'attore in alternativa rispetto a quella individuata dall'attore), ma ferma restando, tuttavia, in ragione di detta duplice alternatività, l'unicità del complessivo rapporto controverso. Il suddetto principio, invece, non opera, allorché il chiamante faccia valere nei confronti del chiamato un rapporto diverso da quello dedotto dall'attore come "causa petendi" ed in particolare, ove l'azione dell'attore sia di natura risarcitoria, qualora venga dedotto un titolo di responsabilità del terzo verso l'attore diverso da quello da lui invocato, al fine non già dell'affermazione della responsabilità diretta ed esclusiva del terzo verso l'attore sulla base del rapporto dedotto dal medesimo, bensì allo scopo di ottenere, sulla base del diverso rapporto di responsabilità allegato, il rilievo dalla responsabilità invocata dall'attore con la domanda introduttiva della lite; e in questo secondo caso resta ferma l'autonomia sostanziale dei due rapporti confluiti nello stesso processo" (Cass. Civ. n. 1748 del 28/01/2005).

Facendo applicazione del principio sopra enunciato al caso che occupa, deve rilevarsi come l'attore e l'interveniente abbiano inteso far valere nei confronti del terzo chiamato Volo Club un titolo di responsabilità del tutto diverso da quello originariamente invocato nei confronti del convenuto.

Conseguentemente, sulla scorta dei generali principi processual-civilistici ed in particolare del divieto di "*mutatio libelli*", così come elaborato dalla giurisprudenza di legittimità, la domanda avanzata dall'attore nei confronti del terzo chiamato in causa Volo Club va considerata, nel caso di specie, come domanda nuova, e, in quanto tale, inammissibile.

Né può ritenersi che detta domanda sia conseguenza delle eccezioni del convenuto, atteso che quest'ultimo nulla ha dedotto in punto di responsabilità, alternativa o solidale, del Volo Club.

A questo punto non resta che valutare la ritualità dell'intervento in giudizio operato da I.N.P.S e, quindi, l'ammissibilità e la fondatezza della domanda da quest'ultimo formulata sia nei confronti del convenuto Y che del terzo chiamato associazione Volo Club Alfa.

Occorre, anzitutto, precisare che, costituendosi in giudizio, I.N.P.S. ha espressamente proposto, sia nei confronti del convenuto che nei confronti del terzo chiamato, una domanda di surroga ex art. 1916 c.c., effettuando, quindi, un intervento giuridicamente qualificabile, ex art. 105 c.p.c., in termini di intervento volontario c.d. principale.

Ciò premesso, deve osservarsi che, secondo il costante insegnamento della Corte di legittimità (Cass. 11757 del 2011; Cass. S.U. n. 10274 del 2009; Cass. n. 14901/2002; Cass. n. 13063/2004; Cass. n. 4805/2006) il diritto che, ai sensi dell'art. 105 c.p.c., comma 1, il terzo può far valere in un giudizio pendente tra altre parti, deve essere relativo all'oggetto sostanziale dell'originaria controversia, da individuarsi con riferimento al *petitum* ed alla *causa petendi*, ovvero dipendente dal titolo dedotto nel processo medesimo a fondamento della domanda giudiziale originaria, restando irrilevante la mera identità di alcune questioni di diritto, la quale, configurando una connessione impropria, non consente l'intervento del terzo nel processo.

Nel caso di specie l'oggetto della causa principale, promossa dal X nei confronti del Y quale pilota del velivolo su cui il primo viaggiava come trasportato, è costituito dal risarcimento del danno da responsabilità extracontrattuale.

La domanda dell'INPS che, in conformità con quanto espressamente affermato dall'Istituto, va qualificata come azione di surroga ai sensi dell'art. 1916 c.c., ha per oggetto la restituzione di quanto erogato dall'Istituto, tramite il datore di lavoro, al X a titolo di prestazioni assicurative (indennità di malattia).

Si tratta di domanda che, sia in relazione al *petitum*, sia con riferimento alla *causa petendi*, non è riconducibile all'oggetto della domanda principale secondo i parametri sopra individuati.

In applicazione dei suddetti principi deve ritenersi, in accoglimento dell'eccezione sollevata dal terzo chiamato, la inammissibilità della domanda proposta dall'INPS nei confronti sia del Y sia del Volo Club, ogni altro profilo di censura assorbito.

Per completezza si rileva altresì la tardività del deposito del fascicolo di parte dell'interveniente avendovi INPS provveduto solo il 13.4.2017, ossia ben oltre la scadenza del termine per il deposito della comparsa conclusionale (20.2.2017) e anche della memoria di replica (13.3.2017), mentre ai sensi dell'art. 169 c.p.c. la restituzione del fascicolo di parte ritirato, come nel caso di specie, all'udienza di precisazione delle conclusioni, deve avvenire entro il termine di 60 giorni assegnato, ex art. 190 c.p.c., per il deposito della comparsa conclusionale.

Com'è noto, la violazione dell'art. 169 c.p.c., pur comportando una mera irregolarità processuale che non esonera il Giudice dal pronunciarsi sul merito della causa (sul tema: Cass.n.10566/2007; n.12317/2004), rende inutilizzabili i documenti contenuti nel fascicolo di parte che non sia stato tempestivamente ridepositato.

Nel caso di specie, l'inutilizzabilità della documentazione prodotta da I.N.P.S. (che non risulta riprodotta da alcuna delle altre parti né è agli atti del fascicolo d'ufficio) priva di ogni supporto probatorio la domanda di surroga avanzata dall'Istituto, mancando la prova della durata della malattia e delle prestazioni assicurative erogate al lavoratore.

Infine, per quanto concerne le spese di lite, in ossequio al generale principio della soccombenza, il convenuto Y va condannato alla loro rifusione in favore dell'attore, mentre INPS va condannata alla rifusione delle dette spese in favore del terzo chiamato Volo Club Alfa.

Le spese di c.t.u., liquidate come in atti, vanno poste definitivamente a carico del convenuto Y.

P. Q. M.

Definitivamente decidendo:

- 1) - dichiara la responsabilità del convenuto Y in ordine ai fatti di cui è causa, e, per l'effetto

- 2) - condanna il convenuto al pagamento in favore dell'attore X a titolo del risarcimento del danno non patrimoniale, della complessiva somma di €. 30.800,00 oltre interessi al tasso dell'1,5% dalla data intermedia del 27.5.2014 a quella della presente decisione, nonché, a titolo di risarcimento del danno patrimoniale, della somma di €. 508,95 oltre rivalutazione monetaria dalla data del fatto a quella delle presente decisione e interessi di legge maturati nel medesimo periodo sulla sorte capitale progressivamente rivalutata, il tutto oltre gli ulteriori interessi di legge dalla decisione al saldo;
- 3) - dichiara l'inammissibilità dell'intervento volontario spiegato da I.N.P.S.;
- 4) - dichiara l'inammissibilità della domanda risarcitoria proposta dall'attore in via di estensione nei confronti del terzo chiamato Volo Club Alfa Suzzara;
- 5) - condanna il convenuto Y al rimborso in favore dell'attore delle spese di lite liquidate in €. 7.254,00 per compensi di avvocato, oltre rimborso spese generali, IVA e CPA come per legge;
- 6) - condanna l'interveniente INPS al rimborso in favore del terzo chiamato Volo Club Alfa delle spese di lite liquidate in €. 7.254,00 per compensi di avvocato, oltre rimborso spese generali, IVA e CPA come per legge;
- 7) - pone le spese di c.t.u., liquidate come in atti, definitivamente a carico del convenuto Y .

REGGIO EMILIA, 26 aprile 2017

Il Giudice dott. Chiara Zompi

Pubblicazione il 28/04/2017

BIBLIOGRAFIA

- A. ANTONINI, in *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, Giuffrè, 2015
- C. M. BIANCA, in *Diritto civile*, Vol. 5, *La responsabilità*, Milano, Giuffrè, 2012
- G. CAMARDA, *La responsabilità per l'esercizio di attività pericolose nel campo aeronautico*, in ANTONINI, FRANCHI (a cura di), *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo: atti dei convegni: Modena, 6-7 giugno 2003, Trieste, 26-27 settembre 2003*, Milano, Giuffrè, 2005
- F. CUZZILLA, *La responsabilità civile*, in MORANDI, IZZO (a cura di), *L'aria*, Vol. II, *Trattato della responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, a cura di FORNASARI, LENTI, MORANDI, IZZO), Torino, Giappichelli, 2014
- B. FRANCHI, *Il volo da diporto o sportivo: inquadramento normativo*, in MORANDI, IZZO (a cura di), *L'aria*, Vol. II, *Trattato della responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, a cura di FORNASARI, LENTI, MORANDI, IZZO), Torino, Giappichelli, 2014
- B. FRANCHI, *La disciplina del volo da diporto o sportivo dopo la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*, in TRANQUILLI-LEALI, ROSAFIO (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, Giuffrè, 2008
- M. FRANZONI, in *L'illecito*, Milano, Giuffrè, 2010
- U. IZZO, *Allocare il costo sociale degli incidenti sui campi da sci: alla ricerca di un senso*, in IZZO (a cura di), *La montagna*, Vol. I, *Trattato della responsabilità civile e penale negli sport del turismo*, a cura di FORNASARI, IZZO, LENTI, MORANDI), Torino, Giappichelli, 2013
- A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, in *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, Giuffrè, 2011
- E. G. ROSAFIO, *Rilievi critici circa la riconduzione della navigazione aerea nell'ambito della fattispecie di cui all'art. 2050 c.c.*, in TRANQUILLI-LEALI, ROSAFIO (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, Giuffrè, 2008
- C. SALVI, *Responsabilità extracontrattuale (Dir. vig.)*, in *Enc. Dir.*, XXXIX, Milano, Giuffrè, 1998
- L. SANTORO, in *Sport estremi e responsabilità*, Milano, Giuffrè, 2008
- P. TRIMARCHI, in *La responsabilità civile: atti illeciti, rischio, danno*, Milano, Giuffrè, 2017

GIURISPRUDENZA

- Trib. Venezia, 15 novembre 2004, in *Dir. maritt.*, 2006, 1282
- Trib. Roma, 22 maggio 2002, in *Foro it.*, Rep. 2004, voce *Responsabilità civile*, n. 433, *in extenso* in *Dir. trasporti*, 2003, 953, con nota di Antonini
- Trib. Torino, 18 febbraio 2002, in *Foro it.*, Rep. 2004, voce *Responsabilità civile*, n. 434, *in extenso* in *Dir. trasporti*, 2003, 941, con nota di Gaggia
- Trib. Pisa, 10 aprile 2001, in *Foro it.*, Rep. 2004, voce *Responsabilità civile*, n. 431, *in extenso* in *Dir. trasporti*, 2003, 929, con nota di Gaggia
- Trib. Pisa, 20 febbraio 1991, in *Foro it.*, Rep. 1991, voce *Responsabilità civile*, n. 125
- Cass., sez. III, 28 aprile 2017, n. 10513, in *Foro it.*, Rep. 2017, voce *Responsabilità civile*, n. 60
- Cass. civ., sez. III, 24 luglio 2012, n. 12900, in *Foro it.*, Rep. 2012, voce *Responsabilità civile*, n. 2999, con nota di Palmieri
- Cass. civ. sez. III, 10 novembre 2010, n. 22822, in *Foro it.*, Rep. 2011, voce *Responsabilità civile*, n. 440, *in extenso* in *Giust. civ.*, 2011, I, 1777, con nota di Comenale Pinto
- Cass. civ., sez. III, 19 gennaio 2007, n. 1197, in *Foro it.*, Rep. 2007, voce *Responsabilità civile*, n. 279, *in extenso* in *Resp. civ.*, 2007, 2089, con nota di Sesti
- Cass. civ., sez. III, 10 marzo 2006, n. 5254, in *Foro it.*, Rep. 2006, voce *Responsabilità civile*, n. 428
- Cass., sez. III, 6 aprile 2006, n. 8095, in *Foro it.*, Rep. 2006, voce *Responsabilità civile*, n. 432
- Cass. civ., sez. III, 18 marzo 2005, n. 5971, in *Foro it.*, Rep. 2006, voce *Responsabilità civile*, n. 431, *in extenso* in *Dir. maritt.*, 2007, 1127, con nota di Rosafio
- Cass. civ., sez. III, 21 ottobre 2005, n. 20357, in *Mass. Foro it.*, 2005
- Cass. civ., sez. III, 15 febbraio 2003, n. 2312, in *Foro it.*, Rep. 2003, voce *Responsabilità civile*, n. 172, *in extenso* in *Resp. civ.*, 2003, 711, con nota di Ronchi
- Cass., sez. III, 19 luglio 2002, n. 10551, in *Foro it.*, Rep. 2002, voce *Responsabilità civile*, n. 277
- Cass. civ., sez. III, 15 febbraio 2001, n. 2216, in *Foro it.*, Rep. 2001, voce *Trasporto (contratto di)*, n. 13, *in extenso* in *Danno e resp.*, 2001, 372, con nota di Carbone
- Cass. civ., sez. III, 2 aprile 2001, n. 4792, in *Foro it.*, Rep. 2001, voce *Responsabilità civile*, n. 337

Cass. civ., sez. III, 4 giugno 1998, n. 5484, *Foro it.*, Rep. 1998, voce *Responsabilità civile*, n. 253

Cass. civ., sez. III, 4 dicembre 1998, n. 12307, in *Foro it.*, 1999, I, 1938, con nota di Di Paola

Cass. civ., sez. III, 13 novembre 1997, n. 11234, in *Foro it.*, Rep. 1997, voce *Responsabilità civile*, n. 204, *in extenso* in *Dir. trasporti*, 1998, 743, con nota di Cervelli

Cass. civ., sez. III, 19 gennaio 1995, n. 567, *Foro it.*, Rep. 1996, voce *Responsabilità civile*, n. 173

Cass. civ., sez. III, 20 luglio 1993, n. 8069, in *Foro it.*, 1994, I, 445

Cass. civ., sez. III, 29 aprile 1991, n. 4710, in *Foro it.*, Rep. 1992, voce *Responsabilità civile*, n. 147

Cass., sez. lav., 20 giugno 1990, n. 6175, in *Mass. Foro it.*, 1990

Cass., 23 dicembre 1968, n. 4072, in *Giur. it.*, 1969, I, 1, 2185

Cass. sez. III 12 luglio 1957, n. 2820, in *Giust. civ.*, 1958, I, 129 ss., *in extenso* in *Riv. dir. nav.*, 1958, I, 178, con nota di Gaeta

The Student Paper Series of the Trento LawTech Research Group is published since 2010

<http://www.lawtech.jus.unitn.it/index.php/student-paper-series?start=1>

Freely downloadable papers already published:

STUDENT PAPER N. 39

«Attorno al cibo». Profili giuridici e sfide tecnologiche dello Smart Packaging in campo alimentare

BORDETTO, MATTEO (2018), «Attorno al cibo». Profili giuridici e sfide tecnologiche dello Smart Packaging in campo alimentare, Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 39. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN: 978-88-8443-795-2

STUDENT PAPER N. 38

Kitesurf e responsabilità civile

RUGGIERO, MARIA (2018), Kitesurf e responsabilità civile, Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 38. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN: 978-88-8443-793-8

STUDENT PAPER N. 37

Giudicare e rispondere. La responsabilità civile per l'esercizio della giurisprudenza in Italia, Israele e Spagna.

MENEGHETTI HISKENS, SARA (2017), Giudicare e rispondere. La responsabilità civile per l'esercizio della giurisprudenza in Italia, Israele e Spagna. Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 37. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN: 978-88-8443-778-5

STUDENT PAPER N. 36

Il diritto in immersione. Regole di sicurezza e responsabilità civile nella subacquea.

CAPUZZO, MARTINA (2017), Il diritto in immersione. Regole di sicurezza e responsabilità civile nella subacquea, Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 36. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN: 978-88-8443-775-4

STUDENT PAPER N. 35

La privacy by design: un'analisi comparata nell'era digitale

BIANCOLETTO GIORGIA (2017), La privacy by design: un'analisi comparata nell'era digitale, Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 35. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN: 978-88-8443-733-4

STUDENT PAPER N. 34

La dimensione giuridica del Terroir

BERTINATO MATTEO (2017), La dimensione giuridica del Terroir, Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 34. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN: 978-88-8443-728-0

STUDENT PAPER N. 33

La gravità del fatto nella commisurazione del danno non patrimoniale: un'indagine (anche) nella giurisprudenza di merito

MARISELLI DAVIDE (2017), La gravità del fatto nella commisurazione del danno non patrimoniale: un'indagine (anche) nella giurisprudenza di merito, Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 33. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN: 978-88-8443-727-3

STUDENT PAPER N. 32

«Edible Insects»: L'entomofagia nel quadro delle nuove regole europee sui novel foods

TASINI FEDERICO (2016), «Edible Insects»: L'entomofagia nel quadro delle nuove regole europee sui novel foods, Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 32. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN: 978-88-8443-709-9

STUDENT PAPER N. 31

L'insegnamento dello sci: responsabilità civile e assicurazione per i danni ad allievi e terzi

TAUFER FRANCESCO (2016) L'insegnamento dello sci: responsabilità civile e assicurazione per i danni ad allievi e terzi, Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 31. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-697-9

STUDENT PAPER N. 30

Incrocio tra Contratti e Proprietà Intellettuale nella Innovazione scientifica e tecnologica: il Modello del Consortium Agreement europeo

MAGGIOLO ANNA (2016), Incrocio tra Contratti e Proprietà Intellettuale nella Innovazione scientifica e tecnologica: il Modello del Consortium Agreement europeo, Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 30. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN: 978-88-8443-696-2

STUDENT PAPER N. 29

La neutralità della rete

BIASIN ELISABETTA (2016) La neutralità della rete, Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 29. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-693-1

STUDENT PAPER N. 28

Negotiation Bases and Application Perspectives of TTIP with Reference to Food Law

ACERBI GIOVANNI (2016) Negotiation Bases and Application Perspectives of TTIP with Reference to Food Law. The Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 28. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-563-7

STUDENT PAPER N. 27

Privacy and Health Data: A Comparative analysis

FOGLIA CAROLINA (2016) Privacy and Health Data: A Comparative analysis. The Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 27. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-546-0

STUDENT PAPER N. 26

Big Data: Privacy and Intellectual Property in a Comparative Perspective

SARTORE FEDERICO (2016) Big Data: Privacy and Intellectual Property in a Comparative Perspective. The Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 26. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-534-7

STUDENT PAPER N. 25

Leggere (nel)la giurisprudenza: 53 sentenze inedite in tema di responsabilità civile nelle analisi di 53 annotatori in formazione = Reading (in) the caselaw: 53 unpublished judgements dealing with civil liability law analyzed with annotations and comments by 53 students during their civil law course.

REMO ANDREOLLI, DALILA MACCIONI, ALBERTO MANTOVANI, CHIARA MARCHETTO, MARIASOLE MASCHIO, GIULIA MASSIMO, ALICE MATTEOTTI, MICHELE MAZZETTI, PIERA MIGNEMI, CHIARA MILANESE, GIACOMO MINGARDO, ANNA LAURA MOGETTA, AMEDEO MONTI, SARA MORANDI, BENEDETTA MUNARI, EDOARDO NADALINI, SERENA NANNI, VANIA ODORIZZI, ANTONIA PALOMBELLA, EMANUELE PASTORINO, JULIA PAU, TOMMASO PEDRAZZANI, PATRIZIA PEDRETTI, VERA PERRICONE, BEATRICE PEVARELLO, LARA PIASERE, MARTA PILOTTO, MARCO POLI, ANNA POLITO, CARLO ALBERTO PULEJO, SILVIA RICCAMBONI, ROBERTA RICCHIUTI, LORENZO RICCO, ELEONORA RIGHI, FRANCESCA RIGO, CHIARA ROMANO, ANTONIO ROSSI, ELEONORA ROTOLA, ALESSANDRO RUFFINI, DENISE SACCO, GIULIA SAKAZI, CHIARA SALATI, MATTEO SANTOMAURO, SILVIA SARTORI, ANGELA SETTE, BIANCA STELZER, GIORGIA TRENTINI, SILVIA TROVATO, GIULIA URBANIS, MARIA CRISTINA URBANO, NICOL VECCARO, VERONICA VILLOTTI, GIULIA VISENTINI, LETIZIA ZAVATTI, ELENA ZUCCHI (2016) Leggere (nel)la giurisprudenza: 53 sentenze inedite in tema di responsabilità civile nelle analisi di 53 annotatori in formazione = Reading (in) the caselaw: 53 unpublished judgements dealing with civil liability law analyzed with annotations and comments by 53 students during their civil law course. The Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 25. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-664-1

STUDENT PAPER N. 24

La digitalizzazione del prodotto difettoso: stampa 3D e responsabilità civile= The Digital Defective Product: 3D Product and Civil Liability

CAERAN, MIRCO (2016) La digitalizzazione del prodotto difettoso: stampa 3D e responsabilità civile= The Digital Defective Product: 3D Product and Civil Liability. The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series; 24. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-663-4

STUDENT PAPER N. 23

La gestione della proprietà intellettuale nelle università australiane = Intellectual Property Management in Australian Universities

CHIARUTTINI, MARIA OTTAVIA (2015) La gestione della proprietà intellettuale nelle università australiane = Intellectual Property Management in Australian Universities. The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series; 23. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-626-9

STUDENT PAPER N. 22

Trasferimento tecnologico e realtà locale: vecchie problematiche e nuove prospettive per una collaborazione tra università, industria e territorio = Technology Transfer and Regional Context: Old Problems and New Perspectives for a Sustainable Co-operation among University, Entrepreneurship and Local Economy

CALGARO, GIOVANNI (2014) Trasferimento tecnologico e realtà locale: vecchie problematiche e nuove prospettive per una collaborazione tra università, industria e territorio. The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series; 22. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-525-5

STUDENT PAPER N. 21

La responsabilità dell'Internet Service Provider per violazione del diritto d'autore: un'analisi comparata = Internet Service Provider liability and copyright infringement: a comparative analysis.

IMPERADORI, ROSSELLA (2014) La responsabilità dell'Internet Service Provider per violazione del diritto d'autore: un'analisi comparata. The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series; 21. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-572-9

STUDENT PAPER N. 20

Open innovation e patent: un'analisi comparata = Open innovation and patent: a comparative analysis

PONTI, STEFANIA (2014) Open innovation e patent: un'analisi comparata. The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series; 20. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-573-6

STUDENT PAPER N. 19

La responsabilità civile nell'attività sciistica = Ski Accidents and Civil Liability

CAPPA, MARISA (2014) La responsabilità civile nell'attività sciistica = Ski Accidents and Civil Liability. The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series; 19. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-548-4

STUDENT PAPER N. 18

Biodiversità agricola e tutela degli agricoltori dall'Hold-Up brevettuale: il caso degli OGM = Agricultural Biodiversity and the Protection of Farmers from Patent Hold-Up: The Case of GMOs

TEBANO, GIANLUIGI (2014) Biodiversità agricola e tutela degli agricoltori dall'Hold-Up brevettuale: il caso degli OGM. The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series; 18. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-527-9

STUDENT PAPER N. 17

Produrre e nutrirsi "bio": analisi comparata del diritto degli alimenti biologici = Producing and Eating "Bio": A Comparative Analysis of the Law of Organic Food

MAFFEI, STEPHANIE (2013) Produrre e nutrirsi "bio" : analisi comparata del diritto degli alimenti biologici. The Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 17. Trento: Università degli Studi di Trento. ISBN 978-88-8443-516-3

STUDENT PAPER N. 16

La tutela delle indicazioni geografiche nel settore vitivinicolo: un'analisi comparata = The Protection of Geographical Indications in the Wine Sector: A Comparative Analysis

SIMONI, CHIARA (2013) La tutela delle indicazioni geografiche nel settore vitivinicolo: un'analisi comparata. The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series; 16. Trento: Università degli Studi di Trento.

STUDENT PAPER N. 15

Regole di sicurezza e responsabilità civile nelle attività di mountain biking e downhill montano

SALVADORI, IVAN (2013) Regole di sicurezza e responsabilità civile nelle attività di mountain biking e downhill montano. Trento Law and Technology Research Group. Student Paper; 15. Trento: Università degli Studi di Trento.

STUDENT PAPER N. 14

Plagio, proprietà intellettuale e musica: un'analisi interdisciplinare

VIZZIELLO, VIVIANA (2013) Plagio, proprietà intellettuale e musica: un'analisi interdisciplinare. Trento Law and Technology Research Group. Student Paper; 14. Trento: Università degli Studi di Trento.

STUDENT PAPER N.13

The Intellectual Property and Open Source Approaches to Biological Material

CARVALHO, ALEXANDRA (2013) The Intellectual Property and Open Source Approaches to Biological Material. Trento Law and Technology Research Group. Student Paper Series; 13. Trento: Università degli Studi di Trento.

STUDENT PAPER N.12

Per un'archeologia del diritto alimentare: 54 anni di repertori giurisprudenziali sulla sicurezza e qualità del cibo (1876-1930)

TRESTINI, SILVIA (2012) Per un'archeologia del diritto alimentare: 54 anni di repertori giurisprudenziali sulla sicurezza e qualità del cibo (1876-1930) = For an Archeology of Food Law: 54 Years of Case Law Collections Concerning the Safety and Quality of Food (1876-1930). The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series, 12.

STUDENT PAPER N.11

Dalle Alpi ai Pirenei: analisi comparata della responsabilità civile per attività turistico-ricreative legate alla montagna nel diritto italiano e spagnolo

PICCIN, CHIARA (2012) Dalle Alpi ai Pirenei: analisi comparata della responsabilità civile per attività turistico-ricreative legate alla montagna nel diritto italiano e spagnolo = From the Alps to the Pyrenees: Comparative Analysis of Civil Liability for Mountain Sport Activities in Italian and Spanish Law. The Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series, 11

STUDENT PAPER N.10

Copynorms: Norme Sociali e Diritto d'Autore

PERRI, THOMAS (2012) Copynorms: Norme Sociali e Diritto d'Autore = Copynorms: Social Norms and Copyright. Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series, 10

STUDENT PAPER N. 9

L'export vitivinicolo negli Stati Uniti: regole di settore e prassi contrattuali con particolare riferimento al caso del Prosecco

ALESSANDRA ZUCCATO (2012), L'export vitivinicolo negli Stati Uniti: regole di settore e prassi contrattuali con particolare riferimento al caso del Prosecco = Exporting Wines to the United States: Rules and Contractual Practices with Specific Reference to the Case of Prosecco Trento: Università degli Studi di Trento (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series 9)

STUDENT PAPER N.8

Equo compenso e diritto d'autore: un'analisi comparata = Fair Compensation and Author's Rights: a Comparative Analysis.

RUGGERO, BROGI (2011) Equo compenso e diritto d'autore: un'analisi comparata = Fair Compensation and Author's Rights: a Comparative Analysis. Trento: Università degli Studi di Trento (Trento Law and Technology Research Group. Student Papers Series, 8)

STUDENT PAPER N.7

Evoluzione tecnologica e mutamento del concetto di plagio nella musica

TREVISA, ANDREA (2012) Evoluzione tecnologica e mutamento del concetto di plagio nella musica = Technological evolution and change of the notion of plagiarism in music Trento: Università degli Studi di Trento (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series 7)

STUDENT PAPER N.6

Il trasferimento tecnologico università-impresе: profili giuridici ed economici

SIRAGNA, SARA (2011) Il trasferimento tecnologico università-imprese: profili giuridici ed economici = University-Enterprises Technological Transfer: Legal and Economic issues Trento: Università degli Studi di Trento (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series 6)

STUDENT PAPER N.5

Conciliare la responsabilità medica: il modello "generalista" italiano a confronto col modello "specializzato" francese

GUERRINI, SUSANNA (2011) Conciliare la responsabilità medica: il modello "generalista" italiano a confronto col modello "specializzato" francese = Mediation & Medical Liability: The Italian "General Approach" Compared to the Specialized Model Applied in France Trento: Università degli Studi di Trento (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series 5)

STUDENT PAPER N.4

"Gun Control" e Responsabilità Civile: una comparazione fra Stati Uniti e Italia

PODETTI, MASSIMILIANO (2011) "Gun Control" e Responsabilità Civile: una comparazione fra Stati Uniti e Italia = Gun Control and Tort Liability: A Comparison between the U.S. and Italy Trento: Università degli Studi di Trento. (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series 4)

STUDENT PAPER N.3

Smart Foods e Integratori Alimentari: Profili di Regolamentazione e Responsabilità in una comparazione tra Europa e Stati Uniti

TOGNI, ENRICO (2011) Smart Foods e Integratori Alimentari: Profili di Regolamentazione e Responsabilità in una comparazione tra Europa e Stati Uniti = Smart Foods and Dietary Supplements: Regulatory and Civil Liability Issues in a Comparison between Europe and United States Trento: Università degli Studi di Trento - (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series; 3)

STUDENT PAPER N.2

Il ruolo della responsabilità civile nella famiglia: una comparazione tra Italia e Francia

SARTOR, MARTA (2010) Il ruolo della responsabilità civile nella famiglia: una comparazione tra Italia e Francia = The Role of Tort Law within the Family: A Comparison between Italy and France Trento: Università degli Studi di Trento - (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series; 2)

STUDENT PAPER N.1

Tecnologie belliche e danno al proprio combattente: il ruolo della responsabilità civile in una comparazione fra il caso statunitense dell'Agent Orange e il caso italiano dell'uranio impoverito

RIZZETTO, FEDERICO (2010) Tecnologie belliche e danno al proprio combattente: il ruolo della responsabilità civile in una comparazione fra il caso statunitense dell'Agent Orange e il caso italiano dell'uranio impoverito = War Technologies and Home Soldiers Injuries: The Role of Tort Law in a Comparison between the American "Agent Orange" and the Italian "Depleted Uranium" Litigations Trento: Università degli Studi di Trento - (Trento Law and Technology Research Group. Students Paper Series; 1)