

R.A.C.C. 1711/2019

**CONTRIBUTO
UNIFICATO**



**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
LA CORTE D'APPELLO DI ROMA
SEZIONE III CIVILE**

composta dai seguenti magistrati:

Dott. Fabio Massimo Gallo

Presidente

Dott.ssa Annachiara Giammusso

Consigliere

Dott. Attilio Mari

Consigliere rel.

all'esito dell'udienza celebrata il 25.2.2020 ha pronunciato la seguente

SENTENZA

ai sensi dell'art.352 cod.proc.civ. (vecchio testo), nel procedimento iscritto al n.1711/2019 r.a.c.c. e pendente tra:

**AEROLINEE ITAVIA S.P.A. in amministrazione straordinaria (CF 00477930580),
in persona dei legali rappresentanti p.t.**

elettivamente domiciliata in Roma, via Oslavia n.6, presso lo studio dell'Avv. Giuseppe Alessi che, unitamente agli Avv.ti Fabrizio Criscuolo e Andrea Maria Azzaro, la rappresenta e difende giusta procura speciale rilasciata su foglio separato congiunto all'atto di citazione in riassunzione notificato ai sensi dell'art. 392 cod.proc.civ.

Attrice In riassunzione

MINISTERO DELLA DIFESA (CF 80425650589), in persona del Ministro p.t.

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (CF 97439910585), in
persona del Ministro p.t.**

domidliati in Roma, via dei Portoghesi n.12, presso l'Avvocatura Generale dello Stato, che li rappresenta e difende per legge

Convenuti in riassunzione

LUISA DAVANZALI (CF DVNLSU49L71I758N)

elettivamente domiciliata in Roma, corso Vittorio Emanuele II n.229, presso lo studio dell'Avv. Giuliano M. Pompa, che la rappresenta e difende giusta procura a margine dell'atto di intervento

Ammissa alla prenotazione a debito
per la sola registrazione della sentenza
D.P.R. 26-4-1986 N. 131 art. 59 lett. A)

1

ex art 153 T.V.S.G

DPR 115/2002

UNA COPIA AUTENTICA AVVOCATURA GENERALE
SELO STATO ART. 141 L. 103/79

R.A.C.G. 1711/2019

FINNAT FIDUCIARIA S.P.A. (CF 07585500585), in persona del legale rappresentante p.t.

elettivamente domiciliata in Roma, corso Vittorio Emanuele II n.229, presso lo studio dell'Avv. Giuliano M. Pompa, che - unitamente all'Avv. Nicola Germano - la rappresenta e difende giusta procura a margine dell'atto di intervento

Interventori volontari

OGGETTO : giudizio di rinvio a seguito di sentenza n.31546/2018 della Corte di cassazione, emessa a seguito di ricorso avverso la sentenza non definitiva n.4726/2012 e definitiva n.5247/2013 della Corte d'appello di Roma - risarcimento danni da responsabilità extracontrattuale

RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE

1. Con atto di citazione notificato in data 5.3.2019 presso l'Avvocatura Generale dello Stato, AEROLINEE ITAVIA S.P.A. in amministrazione straordinaria ha riassunto la causa davanti a questa Corte, a seguito del rinvio in appello disposto dalla Corte di cassazione con sentenza n.31546/2018, depositata il 6.12.2018, all'esito del giudizio avente n.21461/2014.

Nella suddetta sentenza, la Suprema Corte ha rilevato e statuito quanto segue:

"La Aerolinee Itavia S.p.A. (di seguito anche Itavia) convenne in giudizio il Ministero della difesa, il Ministero dei trasporti e il Ministero dell'interno, per sentirli condannare al risarcimento dei danni patiti a seguito della sciagura aerea verificatisi nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980, in occasione della quale era andato distrutto il DC 9/10-I-TIGI di proprietà di essa attrice ed erano decedute 81 persone.

A tal fine, la società attrice: dedusse che detto evento, determinato dall'abbattimento del velivolo da parte di un missile lanciato da altro aereo o dalla presenza a bordo di un ordigno, doveva ascrivere alla responsabilità delle Amministrazioni convenute per l'omesso controllo e vigilanza sul traffico aereo o per l'omessa prevenzione di atti terroristici; sostenne che la anzidetta sciagura aerea era stata anche la "causa scatenante" della crisi economica e finanziaria dell'Itavia, con danni ricollegabili alla perdita del traffico aereo, al costo di noleggio di altro aeromobile armato, al fermo imposto dal Registro Aeronautico italiano alla flotta per l'effettuazione di ispezioni straordinarie, alla mancata effettuazione o cessione a terzi di voli e/o contratti charter, al deterioramento dell'immagine commerciale.

Le Amministrazioni convenute costituendosi in giudizio contestarono la fondatezza delle domande.

R.A.C.C. 1711/2019

Si costituì successivamente la Aerolinee Itavia S.p.A. in amministrazione straordinaria, facendo proprie le domande avanzate dall'attrice.

Con sentenza del novembre 2003, l'adito Tribunale di Roma - ritenuto che il DC 9 dell'Itavia fosse stato abbattuto da un missile e che le Amministrazioni convenute non avessero garantito la regolare circolazione del volo e la sua sicurezza - accolse la pretesa risarcitoria e condannò i Ministeri dell'interno, della difesa e dei trasporti, in solido tra loro, al pagamento della complessiva somma di euro 108.071.773,64, oltre accessori, nonché alle spese di lite.

2. - L'impugnazione di tale decisione da parte delle Amministrazioni soccombenti venne accolta dalla Corte di appello di Roma con sentenza dell'aprile 2007, la quale, a sua volta, fu oggetto di ricorso per cassazione da parte della Aerolinee Itavia S.p.A., in amministrazione straordinaria, sulla base di nove motivi.

3. - Questa Corte, con la sentenza n. 10285 del 2009, dichiarò inammissibile il ricorso nei confronti del Ministero dell'interno (con compensazione delle spese tra le parti), ne accolse i primi sette motivi nei confronti dei Ministeri della difesa e dei trasporti, dichiarò inammissibili i restanti ed enunciò i principi di diritto ai quali il giudice di rinvio doveva attenersi (§§ 4.3. e 5.4. della sentenza, rispettivamente concernenti: l'accertamento del nesso causale in base alla regola probatoria "del più probabile che non" e l'accertamento dell'imputazione colposa nell'illecito omissivo in base al giudizio "controfattuale", previa individuazione dell'obbligo specifico o generico, in capo al soggetto, di tenere la condotta omessa).

4. - A seguito di riassunzione da parte della Aerolinee Itavia S.p.A., in amministrazione straordinaria, la Corte di appello di Roma, nel contraddittorio con il Ministero dell'interno, il Ministero della difesa ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con sentenza resa pubblica il 27 settembre 2012, pronunciava in via definitiva sulla domanda proposta dall'attrice nei confronti del Ministero dell'interno, rigettandola con compensazione delle spese processuali dei gradi di merito; pronunciava in via non definitiva sulla domanda proposta dalla stessa società in amministrazione straordinaria nei confronti degli altri due Ministeri convenuti, dei quali accertava la responsabilità nella verifica del disastro occorso in data 27 giugno 1980 nel quale andò distrutto il DC9/10 di proprietà dell'Itavia, rimettendo la causa sul ruolo, con separata ordinanza, per la determinazione dell'ammontare del danno.

4.1. - La Corte territoriale riteneva che la causa "più probabile della sciagura di Ustica" andasse individuata "nel lancio di un missile" e che, come già rilevato dalla sentenza rescindente del 2009, "sulla base di specifiche normative gravava sul Ministero della

R.A.C.C. 1711/2019

Difesa l'obbligo di assicurare la sicurezza nei cieli e di impedire l'accesso di aerei non autorizzati o nemici" (art. 12 del d.P.R. n. 1477 del 1965, art. 23 del d.P.R. n. 1478 del 1965, legge n. 38 del 1977) e "sul Ministero dei Trasporti, attraverso l'apposito Commissariato, l'assistenza e la sicurezza del volo" (d.l. n. 511 del 1979). Sicché, posto che al momento del disastro il DC 9 procedeva stabilizzato sulla rotta assegnata e sussisteva la contemporanea circolazione di altri aerei lungo la stessa rotta, i Ministeri della difesa e dei trasporti avrebbero dovuto adottare "le condotte loro imposte dagli specifici obblighi di legge sopra indicati", che avrebbero evitato l'evento, la cui verifica in forza di un fattore straordinario ed imprevedibile, tale da interrompere il nesso causale, non era stata dimostrata dagli stessi Ministeri convenuti.

4.2. - Il giudice di appello, quindi, rimetteva la causa sul ruolo per la determinazione del danno, ritenendo necessario a tal fine disporre apposita c.t.u. per non essere condivisibile il metodo di liquidazione adottato dal Tribunale, ancorato all'importo dei debiti dell'Itavia al 31 dicembre 2000 (data di certificazione dell'ammissione al passivo da parte del commissario straordinario), là dove, in assenza di scritture contabili e dei bilanci societari in base ai quali riscontrare la situazione patrimoniale antecedente al sinistro, non vi erano "elementi per poter affermare che il totale ammontare del passivo fallimentare fosse stato determinato dai fatti per cui è causa".

5. - Con sentenza definitiva resa pubblica il 4 ottobre 2013, la Corte di appello di Roma condannava il Ministero della difesa ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in solido tra loro, al pagamento, in favore della Aerolinee Itavia S.p.A., in amministrazione straordinaria, della somma di euro 265.154.431,44 (di cui euro 27.492.278,56 a titolo di risarcimento del danno, euro 105.185.457,77 per rivalutazione ed euro 132.476.695,11 per interessi), oltre interessi legali dalla sentenza al saldo, oltre al pagamento dei 3/4 delle spese processuali di tutti i giudizi, con compensazione del restante 1/4.

5.1. - La Corte territoriale escludeva che potesse essere risarcito il danno per la perdita dell'aeromobile DC 9, giacché la società attrice aveva incassato nell'anno 1980, per tale evento, un indennizzo assicurativo da parte dell'Assitalia di lire 3.800.000.000, mentre il valore del velivolo al momento del sinistro, come accertato dal c.t.u., era di lire 1.586.510.540; sicché, "in assenza di prova della insufficienza di esso rispetto al danno effettivo", era venuto meno il pregiudizio patito e non sussisteva il diritto al risarcimento, non potendosi questo cumulare con il maggiore indennizzo assicurativo, "pervenendosi altrimenti ad un'indebita locupletazione".

R.A.C.C. 1711/2019

5.2. - Quanto alla voce di danno relativa al valore dell'avviamento commerciale dell'Itavia, il giudice di appello, sulla scorta delle risultanze della c.t.u. e confutando le contestazioni mosse dai Ministeri convenuti (pp. 6/7 della sentenza, sub A, B e C), lo determinava in euro 14.287.480,69, al dicembre 1980.

5.4. - In riferimento al danno per il fermo della flotta, la Corte di merito (pp. 7/8 della sentenza, punto 3), in base alla c.t.u., riteneva che la riduzione di attività fosse causalmente collegata al disastro per il 70% e liquidava a tal fine l'importo di euro 13.204.797,87; escludeva, invece, ogni ulteriore posta risarcitoria per la voce di danno correlata alla revoca delle concessioni di volo (p. 9 della sentenza, punto 4), ritenendolo sostanzialmente assorbito nel riconoscimento del danno per il fermo della flotta.

6. - Per la cassazione delle sentenze, non definitiva e definitiva, della Corte di appello di Roma ricorrono il Ministero della difesa ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, affidando le sorti dell'impugnazione a quattro motivi, illustrati da memoria. Resiste con controricorso la Aerolinee Itavia S.p.A., in amministrazione straordinaria, proponendo, altresì, ricorso incidentale sulla base di quattro motivi, illustrati da più memorie.

La causa è pervenuta all'udienza odierna dopo un duplice rinvio disposto (dapprima con ordinanza interlocutoria n. 19555 del 2015 e, quindi, con ordinanza interlocutoria n. 15534 del 2017) al fine di attendere l'esito del giudizio (un primo non decisivo e, quindi, un secondo) dinanzi alle Sezioni Unite civili sulla questione della portata del principio della cd. compensatio lucri cum damno nell'ambito delle conseguenze risarcitorie da fatto illecito.

Tale giudizio è stato definito con la sentenza n. 12565 del 22 maggio 2018 delle Sezioni Unite, che ha dichiarato inammissibile il primo motivo del ricorso principale e rigettato il primo motivo del ricorso incidentale (sulla anzidetta questione della cd. compensatio lucri cum damno), rimettendo a questa Sezione lo scrutinio dei restanti motivi di entrambi i ricorsi.

RAGIONI DELLA DECISIONE

La declaratoria di inammissibilità del primo motivo del ricorso principale del Ministero della difesa e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché il rigetto del primo motivo del ricorso incidentale della Aerolinee Itavia S.p.A., in amministrazione straordinaria, recata dalla citata sentenza n. 12565 del 2018 delle Sezioni Unite civili di questa Corte, impongono di concentrare l'esame e la decisione unicamente sui restanti motivi di detti ricorsi.

R.A.C.C. 1711/2019

Ricorso principale del Ministero della difesa e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (secondo, terzo e quarto motivo).

1. - Con il secondo mezzo è dedotta, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione degli artt. 2056 e 1223 cod. civ.

La Corte di appello, con entrambe le sentenze (non definitiva e definitiva), avrebbe riconosciuto i danni per diminuito valore dell'avviamento commerciale e per il deprezzamento del parco aereo causati dal fermo imposto dal Registro Aeronautico italiano (in data 16 dicembre 1980) e dalla revoca delle concessioni da parte del Ministero dei trasporti (in data 23 gennaio 1981) senza alcun elemento di prova a sostegno e in mancanza di un nesso di consequenzialità immediata e diretta con l'evento, avendo l'Itavia sospeso le attività di volo il 10 dicembre 1980 e, quindi, prima di detti fermo e revoche, in ragione della "forte diffidenza ingenerata nell'opinione pubblica dall'originaria formulazione dell'ipotesi che l'incidente in questione fosse stato causato da un cedimento strutturale".

1.1. - Il motivo è in parte infondato e in parte inammissibile.

1.1.1. - E' infondato là dove censura il difetto di prova a sostegno della ritenuta esistenza del danno e la sua correlazione con l'evento lesivo ai sensi del combinato disposto di cui agli artt. 2056 e 1223 cod. civ., giacché la sentenza definitiva - saldandosi con quella non definitiva, relativa soltanto all'accertamento di responsabilità dei Ministeri convenuti per la verifica del disastro aereo, e prendendo espressamente in esame le difese dei Ministeri stessi sulla dedotta insussistenza delle voci di danno pretese da Itavia - dà conto (pp. 5/8; punti 2 e 3) degli elementi dimostrativi del pregiudizio, quale danno-conseguenza, rappresentati dai dati materiali emergenti dalla c.t.u. espletata in corso di giudizio e dal ragionamento presuntivo utilizzato dalla stessa Corte territoriale, così da ascrivere i danni patiti come conseguenze del disastro aereo, essendo la decisione di sospendere i voli stata adottata, nell'immediatezza del sinistro (ossia nel breve volgere di sei mesi dal disastro aereo, dopo una riduzione dell'attività di aerolinea del 70% nel medesimo periodo), in stretta ragione di quest'ultimo e non frutto di libera scelta.

Il ragionamento della Corte territoriale è, quindi, giuridicamente corretto, in quanto operato proprio in funzione della verifica, con esito positivo, del nesso di "causalità giuridica" di cui all'art. 1223 cod. civ. (richiamato dall'art. 2056 cod. civ. in riferimento all'illecito aquiliano) tra evento lesivo (o danno-evento-ingiusto, ossia la lesione dell'interesse tutelato dall'ordinamento, in relazione eziologica con la condotta dell'agente) e sue conseguenze pregiudizievoli: nesso che è da intendersi in modo da

R.A.C.C. 1711/2019

ricomprendere nel risarcimento anche i danni indiretti e mediati che si presentino come effetto normale, secondo la teoria della cd. regolarità causale (tra le tante, Cass., 17 dicembre 1963, n. 3184; Cass., sez. un., 26 gennaio 1998, n. 762; 8 Cass., 4 luglio 2006, n. 15274; Cass., 22 novembre 2016, n. 23719; da ultimo anche Cass., sez. un., 22 maggio 2018, da n. 12564 a n. 12567).

Ed è proprio in tale prospettiva che l'affermazione per cui la norma dell'art. 1223 c.c. è da ascrivere al piano della "selezione" dei danni risarcibili, ossia dei danni-conseguenza (la cui esistenza soltanto fa sorgere l'obbligazione risarcitoria, altrimenti non ravvisabile in ragione del solo danno-evento-ingiusto), non può essere letta nel senso che la disciplina recata dalla medesima disposizione rimanga estranea all'ambito del rapporto di causalità, giacché, come evidenziato, la regola operativa accreditata dalla giurisprudenza per detta selezione è quella sostanziata dalla c.d. "regolarità causale", che, pertanto, trova svolgimento secondo l'id quod plerumque accidit, con ciò consentendo di ammettere nell'area del risarcibile tutte quelle conseguenze - come detto, anche indirette e mediate - che si trovino in una correlazione probabilistica di effetti propri ed ordinari dell'evento dannoso, con esclusione, quindi, delle conseguenze del tutto atipiche.

Sicché, occorre ribadire che il concetto di selezione del danno risarcibile è comunque governato, al pari della c.d. causalità materiale, ossia del nesso tra condotta e danno-evento-ingiusto, da un rapporto di "causa ed effetto", il quale, come detto, dovrà intercettare, secondo un principio di "regolarità causale" [che, peraltro, nella responsabilità civile, sostanzia, unitamente ad ulteriori criteri che si palesino rilevanti ("aumento del rischio tipico", "scopo della norma violata" e, infine, quello residuale della "allocazione razionale del danno") la verifica, a monte, anche della stessa causalità materiale, in guisa di temperamento alla teoria condizionalistica] tutte le conseguenze pregiudizievoli che ordinariamente l'evento lesivo è tale da produrre.

Valutazione, questa, che la Corte territoriale ha, per l'appunto, correttamente compiuto.

1.1.2. - E' inammissibile, invece, là dove si duole dell'accertamento in fatto che sostanzia il convincimento del giudice del merito, non censurabile come error in iudicando, né, peraltro, per eventuali insufficienze o aporie motivazionali, ma soltanto in guisa di omesso esame di un fatto decisivo, oggetto di discussione tra le parti, quale vizio, di cui all'art. 360, primo comma, n. 5, cod. proc. civ., nella formulazione vigente (e secondo l'interpretazione di cui alla sentenza delle Sezioni Unite del 7 aprile 2014, n. 8053), non denunciato con il motivo in esame.

R.A.C.C. 1711/2019

2. - Con il terzo mezzo è prospettata, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione degli artt. 132, n. 4, cod. proc. civ. e 116, sesto comma, Cost.

Il giudice di secondo grado, nella sentenza definitiva, "ha del tutto immotivatamente riconosciuto la sussistenza del danno da perdita dell'avviamento commerciale dell'Itavia, essendosi limitata a richiamare le considerazioni svolte dal c.t.u. sia in ordine alla sussistenza di un avviamento positivo, sia in ordine alle metodiche di valorizzazione dell'avviamento"; la carenza motivazionale - tale da impedire di riconoscere la giustificazione del decisum - riguarderebbe anche la liquidazione del danno per il fermo della flotta, in base alla "apodittica affermazione della correttezza del metodo seguito dal c.t.u., senza dar conto delle ragioni per le quali sarebbero convincenti le considerazioni del c.t.u. a fronte delle opposte argomentazioni svolte dai tecnici di parte delle Amministrazioni".

3. - Con il quarto mezzo è denunciata, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 4, cod. proc. civ., la nullità della sentenza impugnata per le stesse ragioni illustrate nel terzo motivo.

3.1. - Il terzo e quarto motivo, da scrutinarsi congiuntamente, sono manifestamente infondati.

Affinché sia integrato il vizio di "mancanza della motivazione" agli effetti di cui all'art. 132, n. 4, cod. proc. civ. - denunciabile in cassazione in quanto anomalia che si tramuta in violazione di legge costituzionalmente rilevante, giacché attinente all'esistenza della motivazione in sé, quale vizio risultante dal testo della sentenza impugnata, a prescindere dal confronto con le risultanze processuali - occorre che tale anomalia integri la "mancanza assoluta di motivi sotto l'aspetto materiale e grafico", la "motivazione apparente" (che può ravvisarsi ove la motivazione per relationem, anche ad una c.t.u., sia del tutto priva delle ragioni del convincimento raggiunto dal giudice del merito: cfr. Cass., 25 febbraio 2014, n. 4448), il "contrasto irriducibile tra affermazioni inconciliabili" e la "motivazione perplessa ed obiettivamente incomprensibile", esclusa qualunque rilevanza del semplice difetto di "sufficienza" della motivazione (tra le altre, Cass., 18 settembre 2009, n. 20112; Cass., sez. un., 7 aprile 2014, n. 8053).

Nel caso di specie, è del tutto evidente - in base a quanto chiaramente emerge dalla motivazione resa dalla Corte territoriale alle pp. 5/9 della sentenza impugnata, non solo graficamente presente, ma particolarmente argomentata, e priva di insanabili aporie, anche tramite la confutazione delle difese tecniche sviluppate dalle Amministrazioni

R.A.C.C. 1711/2019

convenute nel giudizio di merito - che i vizi denunciati non sono affatto riscontrabili, risolvendosi le dedotte censure nella prospettazione di critiche alla sentenza impugnata che, in sostanza, vengono declinate secondo la ormai superata ottica del vizio motivazionale di cui alla formulazione non più vigente del n. 5 dell'art. 360 cod. proc. civ.

Ricorso incidentale della Aerolinee Itavia S.p.A., in amministrazione straordinaria (secondo, terzo e quarto motivo).

4. - Con il secondo mezzo è dedotta, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 3 e n. 5, cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione degli artt. 1223, 1226 e 2056 cod. civ. "in relazione al danno per revoca delle concessioni di volo".

La Corte territoriale avrebbe, anzitutto, omesso di esaminare il fatto decisivo, oggetto di discussione tra le parti, rappresentato dalla commisurazione del danno per la revoca delle concessioni di volo, pari ad euro 87.804.538,20, presente nella c.t.u. (pp. 61 e 62 della relazione), fermandosi unicamente a considerare le argomentazioni del c.t.u. (pp. 52 e 53 della relazione) sull'assenza di "parametri certi" per la liquidazione della anzidetta voce di danno.

Inoltre, la Corte di appello avrebbe violato le norme codicistiche sulla liquidazione del danno, operando una indebita confusione tra il fatto della riduzione dell'attività dell'Itavia (o fermo della flotta, verificatosi dal 28 giugno 1980 e il 10 dicembre 1980) e quello della cessazione totale e definitiva di essa (o revoca delle concessioni, intervenuta dopo sei giorni dalla cessazione definitiva della attività); fatti, questi, che, sebbene determinati entrambi dal disastro aereo, devono essere considerati distintamente ed in sequenza tra loro, avendo il secondo (la revoca delle concessioni) determinato lo stato di insolvenza della società di trasporto aereo, facendo venire meno i ricavi in base ai quali erano stati in precedenza sempre onorati i debiti.

La ricorrente, poi, argomenta diffusamente sulla risarcibilità del danno da cessazione dell'attività, "certificata con la revoca delle concessioni di volo", in quanto conseguenza del disastro aereo ai sensi degli artt. 1223, 1225, 1226 e 2056 cod. civ.; danno che sarebbe "pari ai debiti della Itavia accertati con la verifica dello stato passivo e tutti afferenti la gestione dell'attività aerea".

Infine, ci si duole della violazione degli artt. 1226 e 2056 cod. civ. per avere il giudice di appello, "pur avendo erroneamente equiparato il danno per revoca delle concessioni di volo (e cioè per cessazione dell'attività) al danno per fermo flotta (e cioè per riduzione dell'attività)", mancato di liquidare in via equitativa la prima voce di danno, da

R.A.C.C. 1711/2019

commisurarsi al residuo 30% della riduzione dei ricavi nel periodo giugno/dicembre 1980.

4.1. - Il motivo è fondato per quanto di ragione.

4.1.1. - Non lo è nella parte in cui lamenta l'omesso esame di fatto decisivo in relazione alla mancata considerazione della c.t.u. là dove in questa si commisura il danno al "valore certificato dello stato passivo" (detratto l'attivo) e, quindi, ad euro 87.804.538,20.

E ciò non perché, come opinato nella memoria della difesa erariale, si sia formato sul punto il giudicato in base a quanto affermato nella sentenza non definitiva n. 4726/2012 della stessa Corte territoriale, giacché in essa (cfr. anche quanto già rilevato inizialmente al § 1.1.1.) non si statuisce sulla insussistenza del danno anzidetto, né lo si esclude in rapporto alla consistenza dello stato passivo, ma si assume soltanto – e proprio in funzione della necessità di ulteriore istruzione della causa per la liquidazione dei danni, anche per la "revoca delle concessioni da parte del Ministero dei Trasporti" – che il metodo utilizzato dal primo giudice (coincidenza dell'ammontare del danno con l'ammontare del passivo Itavia certificato al 31 dicembre 1980) non poteva essere condiviso per l'assenza di scritture contabili e di bilanci societari, così da non potersi affermare (ma neppure escludere) "che il totale ammontare del passivo fallimentare fosse stato determinato dai fatti per cui è causa, non potendosi utilmente operare alcun raffronto tra condizione economica in cui versava l'Itavia prima e dopo l'evento".

L'infondatezza deriva, invece, dall'insussistenza del dedotto vizio di omesso esame di "fatto storico decisivo" (cfr., tra le altre, Cass., sez. un., 7 aprile 2014, n. 8053).

La Corte territoriale, nella sua valutazione in ordine alla risarcibilità del danno da revoca delle concessioni di volo, ha avuto presente la relazione tecnica d'ufficio nella sua complessiva articolazione e ne ha tratto un proprio convincimento, che, seppure da essa divergente, non può essere inficiato in base una denuncia ai sensi del novellato n. 5 dell'art. 360 cod. proc. civ. (che, peraltro, non può investire neppure il mancato esame delle risultanze probatorie come tali).

Nel ragionamento decisorio, infatti, traspare chiaramente come la consistenza dell'ammontare dello stato passivo rappresenti il parametro di riferimento all'interno del quale è stata operata la complessiva valutazione risarcitoria, in forza della quale è stata riconosciuta l'una voce di danno (da fermo della flotta) e non l'altra (da revoca delle concessioni), con la conseguenza che, nell'ambito del medesimo impianto motivazionale, quel parametro, siccome già soppesato, non poteva quindi costituire un

R.A.C.C. 1711/2019

metro di commisurazione "diverso" ed "ulteriore" ai fini della liquidazione del danno da revoca delle concessioni di volo.

In definitiva, con il profilo di doglianza in esame, non viene realmente aggredita un omesso esame del fatto storico, ma, in modo inammissibile, la coerenza del ragionamento del giudice di merito in punto di fatto.

4.1.2. - Cristallizzatosi, dunque, l'accertamento di fatto operato dalla Corte territoriale, è fondata, nei termini appresso precisati, la censura di error in iudicando, in guisa di vizio di sussunzione. La Corte territoriale ha escluso la risarcibilità del danno per cessazione dell'attività di trasporto aereo dell'Itavia, certificata dalla revoca delle concessioni a seguito di dichiarazione della medesima società aerea "di non essere in grado di esercitare le linee già autorizzate ed attivate", non già per insussistenza del nesso di derivazione causale del pregiudizio dall'evento lesivo (la cd. "causalità giuridica", di cui all'art. 1223 cod. civ., nei termini innanzi precisati). Difatti, l'anzidetta cessazione dell'attività aziendale è stata ritenuta, dallo stesso giudice del merito (in forza, ma non solo, delle risultanze della c.t.u.), conseguenza risarcibile (alla stregua del principio, sopra rammentato, della regolarità causale) del disastro aereo (cfr. anche le considerazioni già svolte in sede di scrutinio del secondo motivo del ricorso principale: § 1.1.1., che precede).

Il giudice di appello ha, invece, fondato la statuizione negativa sull'assenza di "parametri certi, diversi ed ulteriori rispetto a quanto già valutato nell'ambito della liquidazione del danno derivante dal fermo flotta", ritenendo trattarsi, in definitiva, "dello stesso pregiudizio già liquidato" e non potendo pervenire, dunque, ad una "ingiustificata duplicazione del risarcimento".

Tuttavia, la Corte territoriale ha errato a ritenere sussistente una duplicazione risarcitoria e, quindi, a sovrapporre due voci di danno invece distinte, che egli stesso ha inteso essere entrambe causalmente correlate all'evento lesivo, altresì ponendo in rilievo (tramite il richiamo adesivo alla c.t.u.) che il danno da fermo della flotta aveva determinato un danno non già da perdita totale dell'attività di trasporto aereo, bensì da riduzione dell'attività stessa per il 70%, tanto da rendere evidente, al contempo, l'esistenza di parametri per la quantificazione dell'ulteriore danno da cessazione definitiva dell'attività aziendale nel residuo 30% dell'attività stessa, venuta meno a seguito della revoca delle concessioni di volo.

In siffatta ottica, è quindi da apprezzare la violazione, anzitutto, dell'art. 1223 cod. civ., quale norma che richiede che il pregiudizio patrimoniale subito, nella sua declinazione di danno emergente e lucro cessante, sia interamente risarcito nella sua integralità e,

R.A.C.C. 1711/2019

quindi, come detto in precedenza (§ 1.1.1.) in tutte le conseguenze, anche mediate e indirette, da apprezzarsi causalisticamente in base al principio di "regolarità causale". Ma rileva, anche, la violazione, in combinato disposto con la anzidetta disposizione, dell'art. 1226 cod. civ. (siccome richiamato in ambito di illecito extracontrattuale dall'art. 2056 cod. civ.), quale norma che, una volta accertata l'oggettiva esistenza del danno, ne impone la liquidazione equitativa, ove la prova dell'ammontare del pregiudizio medesimo si palesi, se non impossibile, quantomeno particolarmente difficoltosa (tra le altre, Cass., 30 aprile 2010, n. 10607; Cass., 12 ottobre 2011, n. 20990), pur dovendo il giudice del merito, nell'esercizio concreto di siffatto potere discrezionale, conferitogli dalle predette disposizioni, fornire contezza del processo logico e valutativo seguito (tra le altre, Cass., 15 15 marzo 2016, n. 5090), al fine di evitare che detto esercizio discrezionale si risolva in una quantificazione meramente arbitraria.

Dunque, il giudice di appello non ha liquidato interamente il pregiudizio patito dall'Itavia e, segnatamente, quello, ulteriore, da cessazione dell'attività di trasporto aereo, pur disponendo, nella prospettiva di una liquidazione equitativa, del parametro del 30% di residua attività di aerolinea, mantenuta dopo la riduzione della stessa nel periodo giugno/dicembre 1980, poi definitivamente venuta a cessare con la sospensione dell'attività stessa e la revoca delle concessioni di volo.

In siffatti circoscritti termini va, pertanto, accolto il motivo di ricorso in esame.

5. - Con il terzo mezzo è prospettata, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., la violazione e falsa applicazione degli artt.: 2233 cod. civ.; 24 della legge n. 794 del 1942; 4, 5, 6 e 15 del d.m. n. 585 del 1994; 4, 5 e 14 del d.m. n. 127 del 2004; 1, 4, 5 e 11 del d.m. n. 140 del 2012. La Corte territoriale avrebbe proceduto alla liquidazione (dei 3/4) delle spese processuali dei vari gradi del giudizio in violazione delle norme indicate nella rubrica del motivo, infrangendo il principio di inderogabilità dei minimi tariffari e, comunque, senza motivare quanto al sistema di liquidazione adottato ed alle tariffe professionali ritenute applicabili.

6. - Con il quarto mezzo è dedotta, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione degli artt.: 92 e 93 cod. proc. civ.; 2233 cod. civ.; 1, 4 e 11 del d.m. n. 140 del 2012.

Nel caso di accoglimento del motivo di ricorso relativo al risarcimento del danno per la perdita del velivolo distrutto, non risulterebbe più giustificata la compensazione per 1/4 delle spese processuali, là dove l'ulteriore riferimento della Corte territoriale alla "oggettiva complessità dell'accertamento dei fatti" può operare soltanto quale parametro per aumentarne la liquidazione e giammai in funzione della relativa

R.A.C.C. 1711/2019

compensazione, determinandosi altrimenti violazione delle norme indicate nella rubrica del motivo.

6.1. - *E' prioritario l'esame del quarto motivo, il quale è inammissibile all'esito del rigetto del primo motivo del medesimo ricorso incidentale (da parte della sentenza delle Sezioni Unite n. 12565 del 2018), al cui accoglimento l'Itavia stessa ne ha subordinato espressamente la proposizione e il conseguente scrutinio da parte di questa Corte.*

6.2. - *L'esame del terzo motivo - che pone censure specifiche sul quantum liquidato dal giudice di secondo grado a titolo di spese di lite - è invece assorbito dall'accoglimento, per quanto di ragione, del secondo motivo dello stesso ricorso incidentale, giacché la conseguente cassazione della sentenza comporta, ai sensi dell'art. 336 cod. proc. civ., anche il travolgimento della statuizione sulle spese processuali (tra le altre, Cass., 18 gennaio 2006, n. 827; Cass., 14 marzo 2016, n. 4887).*

Conclusioni.

7. - *Va, dunque, rigettato il ricorso principale, accolto, per quanto di ragione, il secondo motivo del ricorso incidentale, dichiarati inammissibile il quarto e assorbito il terzo motivo dello stesso ricorso. La sentenza impugnata deve, pertanto, essere cassata in relazione al motivo accolto e la causa rinviata alla Corte di appello di Roma, in diversa composizione, affinché provveda sulla pretesa risarcitoria dell'Itavia relativa alla cessazione dell'attività di aerolinea (con conseguente revoca delle concessioni di volo) alla luce dei principi enunciati al § 4.1.2., che precede. Il giudice del rinvio provvederà anche alla liquidazione delle spese processuali dell'intera lite, comprese quelle del presente giudizio di legittimità.*

PER QUESTI MOTIVI

rigetta il ricorso principale; accoglie, nei termini di cui in motivazione, il secondo motivo del ricorso incidentale; dichiara assorbito il terzo motivo e inammissibile il quarto motivo del medesimo ricorso incidentale; cassa la sentenza impugnata in relazione al motivo accolto e rinvia alla Corte di appello di Roma, in diversa composizione, cui demanda di provvedere anche sulle spese del giudizio di legittimità."

2. *Nell'atto di citazione in riassunzione, la parte istante ha quindi chiesto accogliersi le seguenti conclusioni: "determinare e liquidare, in aggiunta ai danni liquidati da codesta Corte con sentenza definitiva del 4/10/2013 in € 265.154.431,44, il danno ulteriore per cessazione totale e definitiva dell'attività aerea e revoca delle concessioni di volo pari a € 55.830.136,71, oltre rivalutazione monetaria ed interessi legali dall'1/1/2019 sino alla emananda sentenza di codesta Corte e oltre interessi legali da tale sentenza fino al pagamento; determinare e liquidare gli onorari ed i compensi professionali per cinque*

R.A.C.C. 1711/2019

giudizi (primo grado, appello, I° ricorso in Cassazione; I° giudizio di rinvio; II ricorso in Cassazione e Sezioni Unite) in complessivi € 11.971.000,00, oltre € 10.303,48 per competenze ed oltre spese forfettarie, IVA e CPA come per legge; condannare in solido il Ministero della Difesa ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a pagare alle Aerolinee Itavia S.p.A. in Amministrazione Straordinaria la somma di € 55.830.136,71, oltre rivalutazione monetaria ed interessi legali dall'1/1/2019 sino alla sentenza di codesta Corte ed oltre interessi legali da tale data sino al pagamento; condannare in solido il Ministero della Difesa ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a pagare alla Aerolinee Itavia S.p.A. in Amministrazione Straordinaria la somma di € 11.971.000,00 o quella che la Corte riterrà equa per le spese processuali dei precedenti giudizi, oltre € 10.303,48 per competenze ed oltre spese forfettarie, IVA e CPA come per legge; condannare in solido i Ministeri della Difesa ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al pagamento delle spese processuali del presente giudizio nella misura che verrà specificata nella nota spese".

In data 31.5.2019 si è costituita la FINNAT FIDUCIARIA S.P.A., con atto di intervento in cui ha formulato le seguenti conclusioni: *"quantificare e liquidare il danno subito da AEROLINEE ITAVIA S.P.A. in liquidazione per perdita delle concessioni di volo con connessa definitiva cessazione d'ogni attività (per la quantificazione del quale è stato il rinvio disposto dalla sent. Cass. n. 31546/18) nella misura già quantificata dai CC.TT.UU. in causa in € 87.804.538,20: somma pari all'ammontare dello stato passivo (€ 108.071.773,64) detratto l'attivo realizzato dalla Procedura (€ 20.267.235,44); salvo diversa misura da essa Corte ritenuta, anche all'esito di ulteriori accertamenti tecnici ove da Essa ritenuto. Per l'effetto condannare i Ministeri Difesa e Infrastrutture/Trasporti al pagamento dell'ulteriore indicata somma di € 87.804.538,20 oltre rivalutazione e interessi dal dì del fatto (17 giugno 1980) a quello dell'emananda sentenza (al 28.02.2019 complessivamente € 847.749.227) in favore di Aerolinee Itavia S.p.A. in Amm.ne Straordinaria in liquidazione, nonché compensi e spese come da D.M. 55/2014 relativi al presente atto di intervento e giudizio".*

Alla medesima data del 31.5.2019 si è costituita anche Luisa DAVANZALI, con atto di intervento in cui ha formulato conclusioni corrispondenti a quelle della FINNAT FIDUCIARIA S.P.A., con aggiunta della dichiarazione di antistatarietà del difensore.

In data 2.7.2019 si sono costituiti in giudizio il MINISTERO DELLA DIFESA e il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, con comparsa di risposta nella quale formulavano le seguenti conclusioni: *"ritenuta l'inammissibilità di entrambe gli interventi proposti nel presente giudizio, ovvero la loro infondatezza, condannare*

R.A.C.C. 1711/2019

entrambi gli interventori, in solido tra loro, alla rifusione delle spese di lite in favore dei Ministeri evocati in giudizio, provvedendo a quantificare il danno da risarcire in favore di ITAVIA in via equitativa, sulla base del parametro di valutazione individuato dalla Corte di cassazione nella sentenza n. 31546/2918, rimettendosi, per quanto riguarda la liquidazione delle spese di lite in favore di ITAVIA, all'equo apprezzamento di codesta Corte".

All'udienza del 9.7.2019, i difensori di AEROLINEE ITAVIA S.P.A. hanno depositato memorie difensive aventi a oggetto gli atti di intervento, nelle quali formulavano le seguenti conclusioni: *"rigetti l'intervento dichiarando che esso è stato proposto da soggetto privo di legittimazione, è inammissibile e, comunque, infondato; in via subordinata, ove dovesse accogliere l'intervento ritenendolo ammissibile e fondato, attribuisca alla AEROLINEE ITAVIA S.p.A. in Amministrazione Straordinaria le somme che riterrà equo liquidare per il danno derivante da cessazione definitiva di attività e revoca delle concessioni di volo. Con vittoria di spese giudiziali".*

All'udienza del 4.11.2019 le parti hanno precisato le proprie conclusioni come da verbale in atti e – previa concessione del termine per il deposito delle comparse conclusionali e delle memorie di replica – all'udienza del 25.2.2020 il giudizio è stato trattenuto in decisione.

3. In via pregiudiziale deve essere esaminata la questione relativa all'ammissibilità degli interventi volontari operati – nell'ambito del presente giudizio di rinvio – da parte della FINNAT FIDUCIARIA S.P.A. e di Luisa DAVANZALI.

Nei relativi atti di intervento, i suddetti soggetti hanno premesso di essere azionisti – la FINNAT per conto dei propri fiduciari – di AEROLINEE ITAVIA S.P.A.; hanno quindi esposto (pag.4 dei rispettivi atti di costituzione) di spiegare intervento *"per un verso ex art.105, 2° co., c.p.c., ad adiuvandum in relazione alla riassunzione – proposta dalla Procedura – del giudizio giusto il dispositivo di cui alla sent. Cass. 31546/18 e, per altro verso, per "far valere", nei confronti dei Ministeri evocati nel presente giudizio, il diritto degli azionisti "dipendente dal titolo dedotto nel processo" alla diversa quantificazione del danno in misura di gran lunga superiore a quella prospettata nell'atto di riassunzione della procedura liquidatoria di Aerolinee Itavia s.p.a."*; hanno quindi ulteriormente dedotto, nella narrativa degli atti di intervento, di volersi surrogare – ai sensi dell'art.2900 cod.civ. – alla propria debitrice (identificata nell'amministrazione straordinaria della AEROLINEE ITAVIA) al fine di ottenere l'accertamento del danno da questa subito in una misura superiore rispetto a quella richiesta dall'Amministrazione straordinaria in sede di atto di riassunzione.

R.A.C.C. 1711/2019

Deve quindi essere premesso che, sulla base della disposizione contenuta nell'art.394, comma 3, cod.proc.civ., la riassunzione della causa - a seguito di cassazione della sentenza - dinanzi al giudice di rinvio instaura un processo "chiuso", nel quale è preclusa alle parti, tra l'altro, ogni possibilità di proporre nuove domande, eccezioni, nonché conclusioni diverse, salvo che queste, intese nell'ampio senso di qualsiasi attività assertiva o probatoria, siano rese necessarie da statuizioni della sentenza della Cassazione (Cass., sez.I, 21.2.2007, n.4096; Cass., sez.II, 21.2.2019, n.5137).

Sulla scorta di tale principio generale, la Suprema Corte ha quindi escluso che - in sede di procedimento di rinvio - sia ammissibile un intervento volontario da parte di terzo soggetto operato in tale fase; ciò in quanto, attesa la limitata cognizione rimessa al Giudice, l'intervento medesimo (anche qualora operato unicamente *ad adiuvandum*) comporterebbe l'introduzione, non ammissibile, di una nuova ed autonoma situazione di diritto o di interesse (in tal senso, già Cass., sez.II, 16.4.1984, n.2456 e, più recentemente, Cass., sez.III, 16.5.2015, n.7710).

Ulteriormente, come rilevato nella parte motiva dell'ultimo arresto sopra richiamato, l'intervento in sede di giudizio di rinvio può ritenersi ammissibile - in relazione al disposto dell'art.344 cod.proc.civ. - unicamente qualora sussistano i presupposti previsti dall'art.404, comma 1, cod.proc.civ. e quindi qualora l'interventore rivendichi, nei confronti di tutte le parti del giudizio, la titolarità di un diritto autonomo la cui tutela sia incompatibile con le situazioni giuridiche accertate o costituite dalla sentenza di primo grado.

Deve quindi ritenersi che tali presupposti non ricorrano nel caso di specie, contrariamente alla deduzione operata in sede di atti di intervento, nei quali è stato rilevato che *"contro una ipotetica sentenza che abbia a limitare la quantificazione del danno alla ridottissima misura proposta dalla Procedura, l'azionista avrebbe pieno titolo a proporre opposizione di terzo (art.404 c.p.c.) pregiudicando la stessa i suoi diritti di creditore 'residuale' quali sono gli azionisti in sede di liquidazione della loro partecipazione azionaria"*.

La conclusione deve ritenersi conseguente al principio in base al quale il socio di una società di capitali - in relazione al danno procurato alla compagine sociale - non è titolare di un diritto distinto e autonomo, individualmente e separatamente tutelabile nei confronti dei terzi, rispetto a quelli facenti capo all'ente; derivandone che non gli è consentito proporre opposizione di terzo avverso la sentenza che, come nel caso di specie, statuisca in ordine alla misura del risarcimento spettante alla società in relazione al danno cagionato alla medesima (in termini, Cass., sez.I, 15.11.1999, n.12615; in

R.A.C.C. 1711/2019

senso conforme, Cass., sez.III, 13.3.2009, n.6179, nella quale è stato escluso che il socio possa proporre opposizione di terzo al fine di contestare il *quantum* del risarcimento dei danni riconosciuto all'ente).

Ulteriormente, deve rilevarsi che l'esercizio dell'azione surrogatoria – espressamente posto alla base dell'atto di intervento – oltre a non poter trovare ingresso nella fase di rinvio sulla base dei principi prima riassunti, deve intendersi comunque carente dei relativi presupposti generali; ciò in quanto, attesa la natura eccezionale della disposizione contenuta nell'art.2900 cod.civ. (letta in combinato con quella contenuta nell'art.81 cod.proc.civ.), deve comunque escludersi che possa ravvisarsi l'"inerzia" del debitore nel caso in cui il medesimo, come nel caso di specie, abbia comunque azionato in giudizio i propri diritti; essendo escluso che, attraverso l'azione surrogatoria, il debitore possa contestare le modalità di esercizio dei diritti medesimi (Cass., sez.II, 12.4.2012, n.5805).

Per l'effetto, sulla base dell'art.394 cod.proc.civ. – letto in combinato con gli artt. 344 e 404 cod.proc.civ. – deve essere dichiarata l'inammissibilità dei predetti atti di intervento.

4. Così delimitato l'oggetto del contendere deve quindi essere richiamato il principio in base al quale, in ipotesi di annullamento per violazione di norme di diritto, la pronuncia della Corte di cassazione vincola al principio affermato ed ai relativi presupposti di fatto, onde il giudice del rinvio deve uniformarsi non solo alla "regola" giuridica enunciata, ma anche alle premesse logico-giuridiche della decisione, attenendosi agli accertamenti già compresi nell'ambito di tale enunciazione, senza poter estendere la propria indagine a questioni che, pur se non esaminate nel giudizio di legittimità, costituiscono il presupposto stesso della pronuncia, formando oggetto di giudicato implicito interno, atteso che il riesame delle suddette questioni verrebbe a porre nel nulla o a limitare gli effetti della sentenza, in contrasto col principio di intangibilità (Cass., sez.V, 16.10.2015, n.20981; Cass., sez.III, 22.8.2018, n.20887).

4.1 Alla luce della motivazione della sentenza della Suprema Corte, il profilo di diritto da affrontare nel presente procedimento di rinvio ha quindi ad oggetto la quantificazione definitiva del danno spettante alla AEROLINEE ITAVIA S.P.A., con specifico riferimento alla causale di pregiudizio derivante dalla totale cessazione dell'attività di trasporto, comprovata dalla revoca delle concessioni, intervenuta a seguito della dichiarazione – proveniente dalla compagnia – di non essere ulteriormente in grado di esercitare le linee già autorizzate ed attivate.

R.A.C.C. 1711/2019

Sul punto, la sentenza definitiva emessa da questa Corte il 10.9.2013 – in sede di esame analitico delle specifiche voci di danno riconoscibili ad AEROLINEE ITAVIA e nel relativo punto 3, intitolato "incidenza economica del fermo della flotta" – aveva osservato quanto segue:

"Dagli atti emerge la seguente cronologia di eventi:

- *il 27 giugno 1980 ha luogo la sciagura aerea che coinvolge un velivolo di proprietà ITAVIA con perdita del medesimo;*
- *il 10 dicembre 1980 avvenne la sospensione delle attività di volo da parte della società ITAVIA;*
- *con decreti rispettivamente del 16 dicembre 1980 e del 23 gennaio 1981 le Autorità Aeronautiche dichiararono decaduti tutti i servizi di linea affidati alla Società ITAVIA e la risoluzione delle Convenzioni in atto;*
- *il provvedimento ministeriale di revoca delle concessioni di volo fu originato da una formale dichiarazione della società di non essere in grado di esercitare le linee già autorizzate ed attivate (faldone Terzo -11 pag. 104) (in particolare quelle relative ai seguenti D.M.: a) decreto del Presidente della Repubblica 8 maggio 1968; b) decreto del Presidente della Repubblica 22 ottobre 1970; c) decreto del Presidente della Repubblica 10 agosto 1972; d) decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1975; e) decreto del Presidente della Repubblica del 24 maggio 1979) con i quali erano state concesse all'ITAVIA spa complessivamente n. 53 rotte di servizio.*

Al riguardo il C.T.U. "pur riconoscendo la riduzione del 70% dell'attività, testimoniata agli atti dal verbale dell'assemblea del 04/03/1981", ha ritenuto che "mentre la perdita del ricavo dovuta al solo aereo abbattuto consegue da valori certi e congrui ed è fondata su un incontrovertibile nesso di casualità, appare meno oggettivamente inconfutabile un nesso di casualità esclusivo tra disastro aereo e riduzione al 30% dell'attività dell'aerolinea in quanto, oltre a danni di immagine, a denigratorie campagne stampa, a controlli burocratici (comunque eseguibili in concomitanza di fermi macchina programmati), possono aver contribuito a tale riduzione altri vari fattori di identica natura aleatoria e di impossibile quantificazione, quali situazioni di mercato, adeguate azioni di ottimizzazione della gestione della flotta, insuccesso di attività promozionali etc.". Pertanto, pur ritenendo corretto "il metodo di calcolo del danno rivendicabile, quantificato dal CTP in lire 25.568.053.980.. ne ritengono congruo ed equo, in termini di verosimile nesso di casualità, una quota non superiore al 50%, vale a dire lire 12.784.026.990" (calcolato al dicembre 1980) (vd. pag. 58).

R.A.C.C. 1711/2019

Tale conclusione non appare condivisibile, sia perché, per le ragioni già precedentemente esposte, la riduzione del 70% dell'attività può essere interamente attribuita al crollo del traffico aereo in conseguenza del disastro che aveva generato paura e diffidenza nell'utenza con conseguente inevitabile perdita di passeggeri, sia in quanto non si rinvencono in atti gli elementi ai quali ha fatto riferimento l'esperto per abbattere la stima operata dal C.T.P.

Pertanto, per tale voce di danno deve essere liquidato l'importo di £. 25.568.053,980 (corrispondente ad € 13.204.797,87), peraltro stabilito con metodo considerato corretto dallo stesso C.T.U."

In relazione al punto 4, intitolato "revoca delle concessioni di volo", la Corte aveva altresì osservato quanto segue:

"Il CTU ha precisato in proposito che ".....appare infatti equo considerare almeno in parte un nesso di casualità tra incidente e successiva critica situazione economica dell'ITAVIA in quanto, immediatamente dopo il disastro, è stata avviata una inchiesta formale, con DM del Ministero dei Trasporti protempore del 28 giugno 1980, al fine di accertare le cause del disastro tra le quali, come noto, era anche contemplata l'ipotesi di un cedimento strutturale del velivolo. Nelle more della conclusione di tale inchiesta, terminata solo il 16 marzo 1982, che scartasse il cedimento strutturale quale causa del disastro, oltre a disporre i necessari controlli, le istituzioni governative non avrebbero peraltro potuto, per motivazioni di affidabilità tecnica a mente dei citati articoli del Codice di Navigazione, erogare le possibili sovvenzioni concedibili. Tale situazione ha senz'altro contribuito oltre al mancato ricavo, ad acuire una situazione di insolvenza della compagnia a fronte esclusivamente di costi di esercizio - che la compagnia è sempre riuscita a bilanciare con i proventi delle tratte aeree - che ha successivamente provocato, per motivazioni di solidità finanziaria, oltre alla cessazione delle attività decisa dalla stessa ITAVIA, anche la revoca delle concessioni per il trasporto di linea" (pagg. 52 e 53).

Non sono stati però individuati parametri certi, diversi ed ulteriori rispetto a quanto già valutato nell'ambito della liquidazione del danno derivante dal fermo flotta, non potendosi conseguentemente attribuire nessuna somma per tale voce, trattandosi sostanzialmente dello stesso pregiudizio già liquidato al precedente punto 3), pervenendosi altrimenti ad una ingiustificata duplicazione del risarcimento."

In relazione a tale profilo, in accoglimento del relativo motivo di controricorso formulato da AEROLINEE ITAVIA, la Suprema Corte (punto 4.1.2 della sentenza) ha quindi rilevato che:

R.A.C.C. 1711/2019

"La Corte territoriale ha escluso la risarcibilità del danno per cessazione dell'attività di trasporto aereo dell'Itavia, certificata dalla revoca delle concessioni a seguito di dichiarazione della medesima società aerea "di non essere in grado di esercitare le linee già autorizzate ed attivate", non già per insussistenza del nesso di derivazione causale del pregiudizio dall'evento lesivo (la cd. "causalità giuridica", di cui all'art. 1223 cod. civ., nei termini innanzi precisati). Difatti, l'anzidetta cessazione dell'attività aziendale è stata ritenuta, dallo stesso giudice del merito (in forza, ma non solo, delle risultanze della c.t.u.), conseguenza risarcibile (alla stregua del principio, sopra rammentato, della regolarità causale) del disastro aereo (cfr. anche le considerazioni già svolte in sede di scrutinio del secondo motivo del ricorso principale: § 1.1.1., che precede).

Il giudice di appello ha, invece, fondato la statuizione negativa sull'assenza di "parametri certi, diversi ed ulteriori rispetto a quanto già valutato nell'ambito della liquidazione del danno derivante dal fermo flotta", ritenendo trattarsi, in definitiva, "dello stesso pregiudizio già liquidato" e non potendo pervenire, dunque, ad una "ingiustificata duplicazione del risarcimento".

Tuttavia, la Corte territoriale ha errato a ritenere sussistente una duplicazione risarcitoria e, quindi, a sovrapporre due voci di danno invece distinte, che egli stesso ha inteso essere entrambe causalmente correlate all'evento lesivo, altresì ponendo in rilievo (tramite il richiamo adesivo alla c.t.u.) che il danno da fermo della flotta aveva determinato un danno non già da perdita totale dell'attività di trasporto aereo, bensì da riduzione dell'attività stessa per il 70%, tanto da rendere evidente, al contempo, l'esistenza di parametri per la quantificazione dell'ulteriore danno da cessazione definitiva dell'attività aziendale nel residuo 30% dell'attività stessa, venuta meno a seguito della revoca delle concessioni di volo.

In siffatta ottica, è quindi da apprezzare la violazione, anzitutto, dell'art. 1223 cod. civ., quale norma che richiede che il pregiudizio patrimoniale subito, nella sua declinazione di danno emergente e lucro cessante, sia interamente risarcito nella sua integralità e, quindi, come detto in precedenza (§ 1.1.1.) in tutte le conseguenze, anche mediate e indirette, da apprezzarsi causalisticamente in base al principio di "regolarità causale". Ma rileva, anche, la violazione, in combinato disposto con la anzidetta disposizione, dell'art. 1226 cod. civ. (siccome richiamato in ambito di illecito extracontrattuale dall'art. 2056 cod. civ.), quale norma che, una volta accertata l'oggettiva esistenza del danno, ne impone la liquidazione equitativa, ove la prova dell'ammontare del pregiudizio medesimo si palesi, se non impossibile, quantomeno particolarmente difficoltosa (tra le altre, Cass., 30 aprile 2010, n. 10607; Cass., 12 ottobre 2011, n. 20990), pur dovendo

R.A.C.C. 1711/2019

il giudice del merito, nell'esercizio concreto di siffatto potere discrezionale, conferitogli dalle predette disposizioni, fornire contezza del processo logico e valutativo seguito (tra le altre, Cass., 15 marzo 2016, n. 5090), al fine di evitare che detto esercizio discrezionale si risolva in una quantificazione meramente arbitraria.

Dunque, il giudice di appello non ha liquidato interamente il pregiudizio patito dall'Itavia e, segnatamente, quello, ulteriore, da cessazione dell'attività di trasporto aereo, pur disponendo, nella prospettiva di una liquidazione equitativa, del parametro del 30% di residua attività di aerolinea, mantenuta dopo la riduzione della stessa nel periodo giugno/dicembre 1980, poi definitivamente venuta a cessare con la sospensione dell'attività stessa e la revoca delle concessioni di volo".

Sulla base della sentenza di annullamento - ed alla luce dei limiti del presente giudizio di rinvio come delineati dalla citata giurisprudenza - compito di questa Corte è, quindi, quello di provvedere a liquidare (oltre a quello già riconosciuto nella sentenza cassata, in relazione alla cui quantificazione deve intendersi formato il giudicato interno) anche il pregiudizio ulteriore subito dall'ITAVIA per effetto della cessazione dell'attività di trasporto aereo; pregiudizio da quantificare, anche in tale caso sulla base della lettura della motivazione adottata dalla Suprema Corte, alla luce del parametro equitativo - espressamente richiamato nella sentenza di annullamento in riferimento al combinato degli artt. 1223, 1226 e 2956 cod.civ. - rappresentato dal 30% del valore residuo dei ricavi dell'attività di trasporto aereo, come stimato dalla C.T.U. (pure richiamata, in senso adesivo, da questa Corte nella sentenza cassata) in sede di relazione peritale.

Prendendo, quindi, come punto di riferimento il valore del 70% dell'attività quantificato in sede di relazione peritale (ritenuto dalla Corte come corrispondente al danno conseguente al fermo della flotta) e pari ad € 13.204.797,87, ne consegue che il valore integrale dell'attività commerciale era valutabile in € $(13.204.797,87 : 7) \times 10 = 18.863.996,957$; e che, pertanto, il 30 % di tale importo è pari a € $(18.863.996,957 : 10) \times 3 = € 5.659.199,087$.

Per l'effetto, in aggiunta alla somma liquidata da questa Corte nella sentenza del 10.9.2013 (e ivi quantificata in € 27.492.278,56 a titolo di risarcimento del danno, oltre interessi e rivalutazione monetaria decorrenti dalla data dell'evento sino alla pubblicazione della sentenza ed oltre interessi legali dalla data di pubblicazione della presente decisione al soddisfo), i Ministeri convenuti vanno altresì solidalmente condannati al pagamento della predetta ed ulteriore somma, per un importo complessivo di € 33.151.477,647.

R.A.C.G. 1711/2019

Sulla predetta somma, trattandosi di debito di valore derivante da risarcimento di fatto illecito, andranno altresì calcolati - con decorrenza dalla data dell'evento dannoso (27.06.1980) - sia la rivalutazione monetaria sia gli interessi legali, trattandosi di misure giuridicamente compatibili, poiché la prima mira a ripristinare la situazione patrimoniale del danneggiato ponendolo nelle condizioni in cui si sarebbe trovato se l'evento non si fosse verificato, mentre i secondi hanno natura compensativa del nocumento finanziario (lucro cessante), subito a causa della mancata tempestiva disponibilità della somma di denaro dovuta a titolo di risarcimento, la quale, se tempestivamente corrisposta, avrebbe potuto essere investita per ricavarne un lucro finanziario.

Inoltre, gli interessi legali, non possono essere calcolati sulla somma liquidata per il capitale definitivamente rivalutata, ma andranno calcolati anno per anno sul valore della somma via via rivalutata secondo indici ISTAT nell'arco di tempo compreso fra l'evento dannoso e la liquidazione (tanto sulla base dei consolidati principi giurisprudenziali espressi in materia; si vedano, tra le altre, Cass., sez.III, 1.3.2007, n.4791; Cass., sez.III; 10.10.2014, n.21396).

4.2 Occorre quindi procedere alla regolamentazione (e successiva liquidazione) delle spese di tutti i precedenti gradi di giudizio, oltre che della presente fase di rinvio, in ottemperanza a quanto stabilito dalla Suprema Corte, che ha rimesso a questo Collegio la relativa statuizione.

Su tale aspetto, va ricordato che - in sede di giudizio di rinvio e qualora sia tenuto a decidere su tutti i gradi di giudizio pregressi, ivi compreso quello di legittimità - il Giudice deve operare la relativa liquidazione non sulla base degli esiti dei singoli gradi di giudizio ma di quello globale della lite (Cass., sez.III; 29.3.2006, n.7243; Cass., sez.II, 13.6.2018, n.15506; Cass., sez.V, 7.11.2019, n.28698).

In punto di regolazione, deve quindi premettersi che il procedimento che si svolge a seguito di cassazione con rinvio rappresenta una fase ulteriore di quello originario; di modo che il regime di regolazione delle spese di lite - in riferimento alle disposizioni di rango processuale - deve essere individuato in quello vigente al momento dell'originaria incardinazione del giudizio (Cass., sez.III; 19.1.2017, n.1301).

Per l'effetto, in riferimento specifico ai presupposti idonei a giustificare la compensazione - totale o parziale - delle spese di lite, in considerazione dell'epoca di incardinazione del presente giudizio (avvenuto con atto di citazione notificato il 15.4.1981) occorre fare riferimento al testo dell'art.92 cod.proc.civ. applicabile *ratione temporis*, in base al quale la compensazione medesima era consentita "se vi è soccombenza reciproca o concorrono altri giusti motivi".

R.A.C.C. 1711/2019

Sotto tale profilo, deve quindi rilevarsi che le argomentazioni contenute nell'atto di riassunzione (pag.38) in ordine all'interpretazione del *dictum* della Suprema Corte non possono essere condivise.

In particolare, secondo la prospettazione della difesa di AEROLINEE ITAVIA, la Corte avrebbe rilevato come – in considerazione del tenore della sentenza di annullamento – sarebbe venuta meno la ragione giustificatrice della compensazione per un quarto delle spese operata dalla Corte d'appello (anche in relazione a tutti i pregressi gradi di giudizio) nella sentenza annullata.

Tale prospettazione si fonda, peraltro, su un'errata lettura del relativo passaggio motivazionale, nel quale la Corte ha trascritto il quarto motivo di controricorso e lo ha dichiarato inammissibile, proprio in quanto l'esame del medesimo era stato condizionato all'accoglimento del primo motivo (rigettato dalla citata sentenza delle Sezioni Unite 22.5.2018, n.12565); pertanto, sempre in relazione al quarto motivo di controricorso – con il quale AEROLINEE ITAVIA aveva dedotto la violazione dell'art.92 cod.proc.civ. ritenendo che la "oggettiva complessità dell'accertamento" non fosse, contrariamente a quanto ritenuto da questa Corte, idoneo a giustificare una pronuncia di compensazione parziale – la Cassazione non ha quindi operato alcun esame nel merito; quanto al terzo motivo, inerente il *quantum* delle spese liquidate nella sentenza impugnata, la Corte ha ritenuto il motivo assorbito in conseguenza dell'applicazione del disposto dell'art.336 cod.proc.civ., senza alcuna ulteriore valutazione di merito.

Sulla base di tale presupposto, ritiene questa Corte che le spese dei precedenti gradi di giudizio (alla luce della valutazione unitaria imposta sulla base dei citati precedenti giurisprudenziali) possano essere compensate nella misura di un quarto; ricorrendo i giusti motivi richiesti dal precedente testo dell'art.92 cod.proc.civ. e rappresentati, nel caso di specie, dall'accoglimento solo parziale della domanda originariamente proposta dalla AEROLINEE ITAVIA, tanto sotto il profilo dell'*an* (non essendo stato riconosciuto, in considerazione del già intervenuto versamento dell'indennizzo assicurativo – questione sulla quale la Suprema Corte ha rigettato il relativo motivo di ricorso a seguito della suddetta sentenza delle Sezioni Unite 22.5.2018, n.12565 – il danno conseguente alla perdita dell'aeromobile) tanto sotto quello del *quantum*, atteso che il risarcimento riconosciuto nella presente fase è inferiore rispetto a quello originariamente richiesto in sede di atto introduttivo del giudizio di primo grado.

Ai fini della liquidazione, il valore della lite deve essere individuato sulla scorta del *quantum* riconosciuto nella presente sentenza, maggiorato degli interessi e della rivalutazione già maturati al momento della proposizione della domanda giudiziale, in

R.A.C.C. 1711/2019

relazione al disposto dell'art.10 cod.proc.civ., in considerazione del richiamo alle regole dettate dal codice di rito in punto di determinazione del valore della controversia ai fini della liquidazione delle spettanze professionali (enunciato, nella normativa vigente, dall'art.5, comma 1, d.m. 55/2014); nonché sulla scorta del criterio in forza del quale le spettanze medesime, in caso di accoglimento solo parziale della domanda, vanno liquidate sulla base dell'entità del *decisum* (Cass., sez.un., 11.9.2007, n.19014).

Per l'effetto, il valore della lite va individuato in quello complessivo di € (27.492.278,56 + 5.659.199,087) 33.151.477,647, pari all'importo del risarcimento riconosciuto nella presente sentenza, maggiorato degli accessori scaduti al momento della notifica dell'originaria domanda (15.4.1981) per un totale di € 40.373.195,54; dovendosi quindi ritenere non conforme ai predetti criteri il parametro di liquidazione individuato, nei propri scritti difensivi, dalla AEROLINEE ITAVIA, che ha fatto riferimento al complessivo valore del risarcimento maggiorato di interessi e rivalutazione calcolati al momento dell'introduzione del giudizio di rinvio (prendendo come base di calcolo, altresì, quello liquidato dalla Corte d'appello nella sentenza oggetto di annullamento).

Ai fini del parametro normativo di liquidazione dei compensi professionali, ritiene questa Corte di dover fare riferimento alla parte motiva di Cass., sez.II, 19.12.2017, n.30529; la quale ha elencato alcuni specifici principi applicabili nell'ipotesi di giudizio le cui fasi si siano celebrate sotto la vigenza di diverse tariffe professionali e con particolare riguardo ai procedimenti nel cui ambito sia stato svolto un giudizio di rinvio.

In particolare, in relazione a un motivo di ricorso inerente alla dedotta violazione delle tariffe professionali già previste dal d.m. 585/1994 e dal d.m. 127/2004 (la cui applicazione è stata invocata dalla AEROLINEE ITAVIA) per avere il Giudice di merito operato una liquidazione unitaria dei diritti e degli onorari di avvocato, la Corte ha ritenuto infondate le relative doglianze:

"in quanto a loro fondamento sta il presupposto che la sentenza della Corte d'Appello [...], nel liquidare le spese processuali inerenti il primo ed il secondo grado di giudizio, avrebbe dovuto attenersi alla distinzione tra onorari di avvocato e diritti di procuratore contenuta nel D.M. 5 ottobre 1994, n. 585, e nel D.M. 8 aprile 2004, n. 127, e quindi, pur operando una liquidazione globale, sulla base delle allegare note spese, occorreva che venissero indicati separatamente, appunto, gli onorari rispetto ai diritti, in modo tale da mettere la parte soccombente in grado di controllare se fossero state rispettate le disposizioni di legge e le relative prescrizioni della tariffa professionale. Nè vincola qui il riferimento a quei parametri normativi fatto in motivazione nella sentenza impugnata, dovendo questa Corte comunque valutare la fondatezza delle dedotte violazioni di legge

R.A.C.C. 1711/2019

sulla base di ragioni di diritto anche diverse da quelle prospettate dalla ricorrente ed individuate d'ufficio, purché sempre radicate sui fatti prospettati dai contendenti.

Deve invero desumersi una diversa conclusione dal principio affermato da Cass. Sez. U, 12/10/2012, n. 17405 (si vedano anche Cass. Sez. 6 - 3, 02/07/2015, n. 13628; Cass. Sez. 6 - 2, 19/10/2016, n. 21205 del), per cui, in tema di spese processuali, agli effetti del D.M. 20 luglio 2012, n. 140, art. 41 (operante ratione temporis), il quale ha dato attuazione al D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, art. 9, comma 2, convertito in L. 24 marzo 2012, n. 27, sono piuttosto da applicare i nuovi parametri, cui devono essere commisurati i compensi dei professionisti in luogo delle abrogate tariffe professionali, ogni qual volta la liquidazione giudiziale intervenga in un momento successivo alla data di entrata in vigore del predetto decreto e si riferisca al compenso spettante ad un professionista che, a quella data, non abbia ancora completato la propria prestazione professionale, ancorché tale prestazione abbia avuto inizio e si sia in parte svolta quando ancora erano in vigore le tariffe abrogate, evocando l'accezione omnicomprensiva di "compenso" la nozione di un corrispettivo unitario per l'opera complessivamente prestata. Al tal fine, ove, come avvenuto nel presente giudizio, sia pronunciata sentenza di cassazione con rinvio, il giudice di rinvio procede alla regolamentazione delle spese tenendo conto dell'esito globale del processo, e, quando, come nella specie, riformi altresì la sentenza di primo grado, provvede sulle spese dell'intero giudizio, rinnovandone totalmente l'allocazione, in conseguenza, appunto, di un apprezzamento necessariamente unitario; sicché non può dirsi completata l'opera svolta da un difensore nei pregressi gradi o fasi del processo, al fine di compensarla con diritti ed onorari secondo la disciplina delle tariffe professionali del tempo, sol perché gli stessi si fossero di volta in volta conclusi con sentenze emesse prima dell'entrata in vigore del D.M. 20 luglio 2012, n. 140. Il comma terzo del citato art. 9 del D.L. afferma, del resto, che nelle liquidazioni giudiziali delle spese, una volta trascorso il termine del centoventesimo giorno dalla data di entrata in vigore dello stesso decreto, non potessero più applicarsi le tariffe previgenti, in maniera da favorire la chiara scelta legislativa volta a sostituire il precedente sistema tariffario col nuovo sistema dei parametri, al che è altresì seguita essenzialmente l'abrogazione della distinzione tra onorari e diritti, in nome di un'avvertita esigenza di unicità del compenso professionale.

Ad intendere che, per gli effetti del D.M. n. 140 del 2012, art. 41 nella liquidazione giudiziale compiuta dal giudice di rinvio debba assumersi come ormai "completata" l'attività defensionale svolta in un grado di giudizio culminato in sentenza, ancora impugnabile, prima del 23 agosto 2012 (in tal senso, Cass. Sez. 6 - 2, 11/02/2016, n.

R.A.C.C. 1711/2019

2748) si opererebbe, tra l'altro, una interpretazione del tutto confliggente con l'interpretazione che invece si dà costantemente in riferimento al momento della "decisione della lite", ovvero comunque dell'esaurimento dell'affare per il cui svolgimento fu conferito l'incarico dal cliente, ai fini della decorrenza della prescrizione triennale per le competenze dovute agli avvocati (art. 2957 c.c., comma 2)".

Sulla base di tale orientamento - cui questo Collegio ritiene di aderire - ne consegue che la liquidazione delle spese di tutti i pregressi gradi di giudizio, oltre che del presente, deve essere operata alla luce delle tariffe applicabili allo stato attuale della legislazione, ovvero quelle contenute nel già citato d.m. 10.3.2014, n.55 e successive modificazioni. Alla luce del valore del giudizio, come sopra individuato e in relazione ai parametri generali contenuti nell'art.4, comma 1, d.m. cit. - con specifico riferimento a quelli rappresentati dall'importanza e della complessità delle questioni trattate - la misura dei compensi deve essere individuata in quella massima prevista (con conseguente aumento dell'80% rispetto ai compensi medi fissati nelle tabelle allegate al d.m. citato), in relazione ad ogni singola fase di giudizio.

Sui relativi compensi deve altresì essere applicata, sempre in considerazione del valore della lite, la maggiorazione percentuale prevista dall'art.6 del d.m. in relazione ai giudizi di valore superiore ad € 520.000,00 e individuata in una misura compresa "fino" al 30% per ogni successivo raddoppio dello scaglione di riferimento sino a quello di € 8.000.000,00; criterio che, a propria volta, "può essere utilizzato per ogni successivo raddoppio del valore della controversia".

In riferimento ai citati criteri generali contenuti nell'art.4, comma 1, nonché a quello previsto dall'art.5, comma 1 (che attribuisce al Giudice, nella liquidazione dei compensi, un potere discrezionale di adeguamento rispetto al valore effettivo della controversia alla luce degli interessi perseguiti dalle parti), ritiene il Collegio di applicare la predetta maggiorazione nella misura del 10% sino allo scaglione di valore compreso tra € 8.000.000,01 ed € 16.000.000,01 e quella dell'ulteriore 5% per gli scaglioni successivi sino a quello corrispondente alla misura della somma riconosciuta.

Non si ritiene altresì di applicare la maggiorazione discrezionale prevista dall'art.4, comma 2, ultima parte, in relazione ai giudizi nei quali il difensore assista un solo soggetto contro più soggetti, attesa l'assoluta identità delle difese operate dalle Amministrazioni convenute in giudizio e la conseguente unitarietà delle argomentazioni di parte attrice.

Va altresì chiarito, in relazione alla specifica deduzione contenuta nell'atto di riassunzione e nei successivi scritti difensivi di AEROLINEE ITAVIA, che il compenso

R.A.C.G. 1711/2019

relativo al secondo giudizio di cassazione (al cui esito è stato disposto l'annullamento con rinvio a questa Corte) deve essere liquidato unitariamente, pure se nel corso del medesimo una delle questioni sollevate in sede di controricorso è stata rimessa alle Sezioni Unite e definita con sentenza.

Sulla base di tali presupposti, alla AEROLINEE ITAVIA vanno quindi riconosciuti i seguenti importi a titolo di compensi professionali;

- per il primo grado di giudizio, sulla base dei parametri medi previsti dalla tabella 2 allegata al d.m. 55/2014, sesto scaglione, aumentati dell'80% (€ 6.075,00 per la fase di studio, € 4.009,00 per quella introduttiva, € 19.830,00 per quella istruttoria e/o di trattazione ed € 10.566,00 per quella decisionale, per complessivi € 40.480,00), spetta un compenso complessivo di € 71.875,77 e quindi - previa compensazione di un quarto - quello di € 53.906,82;
- per il giudizio di appello nonché per il successivo e per il presente giudizio di rinvio, sulla base dei parametri medi previsti dalla tabella 12 allegata al d.m. 55/2014, sesto scaglione, aumentati dell'80% (€ 7.524,00 per la fase di studio, € 4.374,00 per quella introduttiva ed € 12.510,00 per quella decisionale - con esclusione di quella, non svolta, di istruzione e/o trattazione - per complessivi € 24.408,00), spetta un compenso complessivo di € 43.338,53 e quindi - previa compensazione di un quarto - quello di € 32.503,89 per ciascuno dei tre giudizi;
- per il primo ed il secondo giudizio di fronte alla Corte di cassazione, sulla base dei parametri medi previsti dalla tabella 13 allegata al d.m. 55/2014, sesto scaglione (€ 8.505,00 per la fase di studio, € 5.589,00 per quella introduttiva ed € 4.374,00 per quella decisionale, per complessivi € 18.468,00), spetta un compenso complessivo di € 32.791,55 e quindi - previa compensazione di un quarto - quello di € 24.593,66, per ciascuno dei due giudizi.

Ai predetti importi devono altresì essere aggiunti - sempre previa compensazione per un quarto - quelli relativi agli esborsi sostenuti dalla AEROLINEE ITAVIA, come emergenti dal fascicolo trasmesso a questa Corte (e non avendo, in ordine a tale profilo, la parte istante presentato una nota specifica); vanno altresì poste definitivamente a carico delle Amministrazioni convenute le spese di C.T.U. liquidate nel corso del precedente giudizio di rinvio.

In relazione al rapporto processuale con le due parti intervenute, in considerazione del tenore della decisione adottata nella presente sede e in relazione al disposto dell'art. 91 cod. proc. civ., si ravvisa in capo alle medesime una situazione di integrale soccombenza,

R.A.C.C. 1711/2019

tanto nei confronti di AEROLINEE ITAVIA quanto in quelli delle Amministrazioni resistenti.

Atteso il valore della domanda rigettata (quantificata, in sede di atti di intervento, in € 87.804.538,20 oltre interessi e rivalutazione monetaria) ed assumendo come parametro per la determinazione del compenso il valore effettivo della controversia corrispondente a quello della somma riconosciuta nel presente giudizio – in considerazione dei citati artt. 4, comma 1 e 5, comma 1, d.m. 55/2014) e previa applicazione dei compensi nella misura media (pari a € 4.180,00 per la fase di studio, € 2.430,00 per quella introduttiva ed € 6.950,00 per quella decisionale) nonché delle maggiorazioni nella suddetta misura percentuale – le due parti intervenute vanno condannate, ciascuna, al pagamento della somma di € 24.076,96 nei confronti di AEROLINEE ITAVIA e (con somma unitariamente determinata in relazione all'art.4, comma 2, senza applicazione di aumento percentuale) dei Ministeri convenuti; con compenso, in relazione a tali ultime due parti, ridotto del 50% ai sensi dell'art.4, comma 1, d.m. 55/2014, attesa la limitata attività difensiva espletata sul punto.

Su tutti gli importi liquidati a titolo di compenso spetta altresì il rimborso delle spese generali (ai sensi dell'art.2 del d.m. 55/2014), nonché quello dell'IVA e del contributo previdenziale.

P.Q.M.

La Corte, definitivamente pronunciando a seguito di rinvio disposto dalla Corte di Cassazione con sentenza n.31546/2018 in riforma della sentenza n. 37714/2003, emessa dal Tribunale di Roma il 26/11/2003, definitivamente pronunciando sulla domanda proposta dalla società AEROLINEE ITAVIA S.P.A. nei confronti del MINISTERO DELLA DIFESA e del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, così provvede:

- 1) dichiara inammissibili gli atti di intervento della FINNAT FIDUCIARIA S.P.A. e di Luisa DAVANZALI;
- 2) condanna il MINISTERO DELLA DIFESA e il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, in solido tra loro, al pagamento della somma di € 33.151.477,647 nei confronti della AEROLINEE ITAVIA S.P.A., oltre alla rivalutazione monetaria e agli interessi legali sulla somma, via via rivalutata, con decorrenza dal 27.6.1980 sino al saldo effettivo;
- 3) previa compensazione di un quarto delle spese di lite relative ai precedenti gradi di giudizio nonché al presente giudizio di rinvio, condanna il MINISTERO DELLA DIFESA e il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, in solido tra

R.A.C.C. 1711/2019

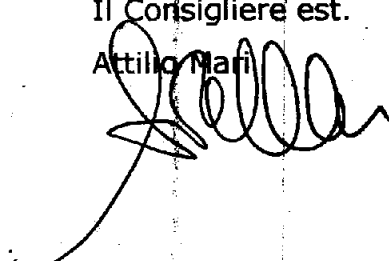
loro, al pagamento dei rimanenti tre quarti e che liquida come segue: a) per il giudizio di primo grado in € 53.906,82 per compensi, oltre rimborso forfetario, IVA e CPA; b) per il giudizio di appello in € 32.503,89 per compensi, oltre rimborso forfetario, IVA e CPA; c) per il giudizio definito dalla Corte di cassazione con sentenza n.10285/2009, in € 24.593,66 per compensi, oltre rimborso forfetario, IVA e CPA; d) per il giudizio di rinvio definito da questa Corte d'appello con sentenza del 18.9.2013, in € 32.503,89 per compensi, oltre rimborso forfetario, IVA e CPA; f) per il giudizio definito dalla Corte di cassazione con sentenza n.31546/2018, in € 24.593,66 per compensi, oltre rimborso forfetario, IVA e CPA; g) per il presente giudizio di rinvio in € 1.896,75 per esborsi ed € 32.503,89 per compensi, oltre rimborso forfetario, IVA e CPA;

- 4) pone definitivamente a carico del MINISTERO DELLA DIFESA e del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, in solido tra loro, le spese della C.T.U. espletata nel corso del precedente giudizio di rinvio definito da questa Corte con sentenza del 18.9.2013;
- 5) condanna gli intervenuti FINNAT FIDUCIARIA S.P.A. e Luisa DAVANZALI al pagamento delle spese del presente grado di giudizio nei confronti di AEROLINEE ITAVIA S.P.A., che liquida in € 24.076,96 per compensi, oltre rimborso forfetario, IVA e CPA nonché nei confronti del MINISTERO DELLA DIFESA e del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, unitariamente liquidate in € 12.038,48, oltre accessori dovuti per legge.

Così deciso all'esito della camera di consiglio del 25 marzo 2020

Il Consigliere est.

Attilio Mari



Il Presidente
Fabio Massimo Gallo



Depositato in Cancelleria
Roma, il **22 APR. 2020**
IL FUNZIONARIO GIUDIZIARIO
Adalberto ORSINI

