

Contributo integrativo
04/12/2011



23933 / 2013

ORIGINALE

REPUBBLICA ITALIANA

Oggetto

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

TERZA SEZIONE CIVILE

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

Dott. MAURIZIO MASSERA - Presidente -
Dott. GIACOMO TRAVAGLINO - Consigliere -
Dott. FRANCO DE STEFANO - Rel. Consigliere -
Dott. GIUSEPPINA LUCIANA BARRECA - Consigliere -
Dott. GIUSEPPA CARLUCCIO - Consigliere -

Rovina di
compagnia
aerea
(ITAVIA) -
Attività di
depistaggio
della P.A. -
Nesso
causale -
Motivazione

R.G.N. 28670/2011

Cron. 23933

Rep.

Ud. 02/10/2013

PU

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

sul ricorso 28670-2011 proposto da:

DAVANZALI LUISA DVNLSU49L71I758N, elettivamente
domiciliata in ROMA, VIALE REGINA MARGHERITA 262-264,
presso lo studio dell'avvocato D'ANDRIA CATALDO, che
la rappresenta e difende unitamente agli avvocati
SCALONI MARIO, DI PORTO ANDREA giusta delega in atti;

- *ricorrente* -

2013

1799

contro

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE TRASPORTI , PRESIDENZA
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI , MINISTERO DIFESA
80425650589, in persona dei rispettivi Ministri pro

tempore, elettivamente domiciliati in ROMA, VIA DEI PORTOGHESI 12, presso l'AVVOCATURA GENERALE DELLO STATO, che li rappresenta e difende per legge;

- *controricorrenti* -

nonchè contro

AMMINISTRAZIONE STATO ITALIANO ;

- *intimata* -

avverso la sentenza n. 3911/2010 della CORTE D'APPELLO di ROMA, depositata il 04/10/2010 R.G.N. 1993/2005;

udita la relazione della causa svolta nella pubblica udienza del 02/10/2013 dal Consigliere Dott. FRANCO DE STEFANO;

udito l'Avvocato CATALDO D'ANDRIA;

udito l'Avvocato MASSIMO GIANNUZZI;

udito il P.M. in persona del Sostituto Procuratore Generale Dott. GIUSEPPE CORASANITI che ha concluso per l'accoglimento del ricorso.

Svolgimento del processo

1. Aldo Davanzali adì il tribunale di Roma chiedendo la condanna della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri della Difesa e delle Infrastrutture e Trasporti al risarcimento dei danni da lui patiti quale socio, amministratore e presidente di Aerolinee Itavia spa, uno dei cui aeromobili era andato distrutto il 27.6.80 nel noto disastro nei cieli ed al largo delle acque dell'isola di Ustica; in particolare, l'attore individuò, quale fonte di responsabilità, il fatto che Ufficiali dell'Aeronautica Militare, distruggendo e manipolando prove, occultando e alterando la verità, avevano con dolo o almeno con colpa depistato le indagini sulla tragedia di Ustica, ovvero le avevano indirizzate comunque verso inesistenti responsabilità dell'Itavia, gravemente pregiudicandone la prosecuzione dell'attività, tanto che questa cessava di lì a poco: e rinvenne la fonte di responsabilità del Ministero della Difesa nell'omessa sorveglianza dei militari soggetti al suo controllo e quella del Ministero dei Trasporti nell'omessa custodia di documenti di sua competenza. Le convenute Amministrazioni negarono qualunque responsabilità.

Avverso il rigetto della domanda - con condanna dell'attore alle spese - da parte del tribunale di Roma, con sentenza n. 1887/04, il Davanzali (a mezzo del suo tutore, Giampiero Maldini, nelle more nominatogli) interpose gravame, insistendo nella prospettazione del depistaggio - mediante omertà e menzogne - sulla tesi del cedimento strutturale del velivolo, fortemente penalizzante

per l'Itavia, come causa del decreto di decadenza delle concessioni e di revoca della convenzione da parte del Ministero dei Trasporti: e contestando la tesi del tribunale sull'esclusiva efficacia causale di tali ultimi provvedimenti in ordine alla fine dell'Itavia ed ai danni da lui patiti. Le Amministrazioni si costituirono, ma senza rispettare i termini per la proposizione di gravami incidentali, invocando il rigetto del gravame.

Costituitesi, in luogo dell'appellante ed a seguito del suo decesso, le eredi Luisa e Tiziana Davanzali, la corte di appello capitolina rigettò peraltro il gravame - tranne che sulle spese di lite, che finì per compensare - per esclusione del nesso di causalità dei danni prospettati con l'intenzionale attività, ascrivibile alle appellate, di inquinamento probatorio ripetuta e duratura, pure riconosciuta dal giudice di primo grado e riguardo all'affermazione della quale rilevò non essere stata ritualmente svolta alcuna - invece necessaria - incidentale impugnazione.

Per la cassazione di tale sentenza, resa il 4.10.10 col n. 3911, ricorrono ora le Davanzali, nella già dedotta qualità di eredi di Aldo Davanzali; resistono, con unitario controricorso, la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed i Ministeri della Difesa e delle Infrastrutture e Trasporti; le ricorrenti, poi, producono memorie difensive sia per l'udienza del 7.11.12, sia per quella del 2.10.13.

Motivi della decisione

2. Le eredi Davanzali, ampiamente in ricorso richiamando Cass. 10285/09 e diffusamente argomentando soprattutto sui primi tre, sviluppano sei motivi e:

2.1. con un primo, si dolgono di "violazione e falsa applicazione degli artt. 2043 c.c. e 28 Cost. e art. 22 D.P.R. 10 gennaio 1957, n. 3, dell'art. 2056 c.c., dell'art. 1223 c.c., degli artt. 40 e 41 c.p., in relazione all'art. 360 n. 3 c.p.c.. Insufficiente e contraddittoria motivazione della pronuncia, in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 5 con riferimento all'errata rilevanza causale attribuita ai provvedimenti amministrativi di decadenza e revoca delle concessioni di volo alla compagnia Itavia";

2.2. con un secondo, lamentano "violazione e falsa applicazione degli artt. 2043 c.c. e 28 Cost. e art. 22 D.P.R. 10 gennaio 1957, n. 3, dell'art. 2056 c.c., del 1223 c.c., degli artt. 40 e 41 c.p.; dell'art. 2697 c.c.; nonché dell'art. 116 c.p.c. in relazione all'art. 360 n. 3 c.p.c.. Omessa, insufficiente o contraddittoria motivazione della pronuncia in relazione all'art. 360 n. 5 c.p.c. nella parte in cui afferma che i provvedimenti amministrativi abbiano certificato una situazione di dissesto dell'Itavia preesistente alla sciagura aerea";

2.3. con un terzo, adducono "violazione e falsa applicazione dell'art. 2697 c.c., degli artt. 2043 c.c. e 28 Cost. nonché art. 22 D.P.R. 10 gennaio 1957, n. 3, art. 2056 c.c., artt. 40 e 41 c.p., art. 1223 c.c., in relazione all'art. 360 n. 3 c.p.c., nel non avere la Corte d'Appello riconosciuto provata l'autonoma efficienza causale delle

azioni illecite poste in essere dalle Amministrazioni convenute indipendentemente dai provvedimenti di revoca e decadenza delle concessioni”;

2.4. con un quarto, deducono “omessa, insufficiente e contraddittoria motivazione della pronuncia in relazione all’art. 360 n. 5 c.p.c. con riferimento alla responsabilità del Ministero dei Trasporti”;

2.5. con un quinto, lamentano “violazione e falsa applicazione degli artt. 2059 c.c. e 2, 32, 41 Cost. in relazione all’art. 360 n. 3 c.p.c.; nonché omessa insufficiente o contraddittoria motivazione della pronuncia con riferimento al mancato riconoscimento danni non patrimoniali”;

2.6. un sesto, si dolgono di “violazione e falsa applicazione degli artt. 210 e 213 c.p.c. con riferimento all’affermazione secondo cui il giudice di primo grado correttamente non avrebbe acquisito d’ufficio i decreti ministeriali”;

2.7. nella memoria difensiva, depositata in vista dell’udienza 7.11.12, insistono sulle carenze degli accertamenti della corte di appello, conclusisi con l’esclusione del nesso causale tra le condotte del personale dei Ministeri ed il progressivo dissesto dell’Itavia e con l’asserzione dell’esclusiva efficienza causale di una pregressa situazione di gravissime difficoltà economiche; e ricordano le dichiarazioni di importanti uomini politici del tempo e la campagna, anche di stampa, volta a presentare esclusiva responsabile del disastro l’Itavia, così determinandone il transito da una

ordinaria situazione debitoria ad una irreversibile e definitiva insolvenza;

2.8. nella memoria difensiva, depositata in vista dell'udienza 2.10.13, richiamano, tra l'altro, a sostegno delle proprie tesi la sentenza n. 1871 del 28 gennaio 2013 di questa stessa Corte di legittimità, intervenuta anch'essa sulla vicenda, ma relativamente alle pretese risarcitorie delle vittime del disastro nei confronti delle amministrazioni pubbliche ritenute coinvolte; ribadiscono, quanto al giudicato penale invocato dalle controparti, la reciproca insensibilità tra giudizio civile e penale, soprattutto nella specie, per difetto di condizioni oggettive e soggettive; sottolineano l'accertamento, operato dai giudici di merito, di condotte diffuse da parte delle convenute amministrazioni, con conseguente irrilevanza dell'impossibilità di identificare le condotte criminose di singoli appartenenti a quelle; diffusamente contrastano l'esclusione del nesso di causalità operata dalla corte territoriale, ricostruendo i fatti del tempo e l'andamento della situazione finanziaria della Compagnia compresi tra la sciagura aerea e l'adozione dei severi e drastici provvedimenti amministrativi.

3. I controricorrenti, ricordati diffusamente - con richiami agli atti processuali di primo e secondo grado - i fatti e le vicende processuali penali seguite al disastro di Ustica, culminate nella piena assoluzione degli Ufficiali dell'Aeronautica Militare, negano la responsabilità del Ministero dei Trasporti nella stessa prospettazione di controparte, si dolgono della mancata

specificazione delle condotte - e dei relativi autori - da intendersi potenzialmente lesive e comunque contestano, in piena adesione alla ricostruzione della corte territoriale, qualunque nesso causale dotato di efficacia autonoma ed esclusiva quanto alla progressiva dissoluzione dell'Itavia, causata dalla risonanza mediatica della tesi, ex adverso prospettata come menzognera in quanto artatamente costruita dai militari, del cedimento strutturale dell'aeromobile; né mancano di contestare qualunque responsabilità concorrente del Ministero dei Trasporti fondata sulla negligenza nell'emanazione dei decreti di competenza, non essendo essi stati nemmeno prodotti, o su condotte di depistaggio, poste in essere - in tesi - dal personale dell'Aeronautica.

4. Va premesso che la corte territoriale:

4.1. riconosce che il giudice di primo grado ha ritenuto "dimostrata una intenzionale attività di inquinamento probatorio, ripetuta, duratura nel tempo, svolta a livelli decisionali ed operativi, posta in essere da militari dell'Aeronautica militare sia presso le strutture di base, sia presso il vertice dell'Amministrazione";

4.2. puntualizza che le doglianze delle appellate amministrazioni relativamente a taluni capi della motivazione della gravata sentenza non risultano tradotte in una impugnazione incidentale, ancorché condizionata all'accoglimento di quella principale: e che, comunque, essa sarebbe stata inammissibile, per la tardività della costituzione degli appellati;

4.3. nonostante la mancata produzione dei decreti del Ministero dei Trasporti, ricostruisce il contenuto dei

medesimi, come riprodotto dalle Davanzali, nel senso della loro univocità nel fondare la decadenza dalle concessioni e la revoca della convenzione su di uno "stato di grave disorganizzazione e di grave dissesto tali da poter compromettere la continuità e la sicurezza dei servizi", senza cioè alcun riferimento alla sciagura aerea;

4.4. riconosce, sulla base della (semplice) posteriorità temporale dei decreti (21.1.81) rispetto alla sciagura (27.6.80) e del successivo avvio di azioni giudiziarie (7.2.81) ed esecutive (1.4.81) per il recupero di ingentissimi crediti, culminato nella dichiarazione di insolvenza della società (14.4.81) e nella successiva sottoposizione ad amministrazione controllata (31.7.81), la preesistenza al disastro di un grave squilibrio finanziario, aggravatosi soltanto in dipendenza dei provvedimenti di revoca: sicché l'avvaloramento di una tesi di comodo sulla sciagura sarebbe privo di efficacia causale sul dissesto;

4.5. esclude in concreto ogni responsabilità del Ministero dei Trasporti, non essendo l'adozione dei decreti di revoca ascrivibile a colpa, né stata contestata nelle competenti sedi di impugnazione; e comunque qualifica corretto il diniego di ufficiosa acquisizione dei decreti stessi, in difetto di prova - e, prima ancora, di allegazione - sull'impossibilità, per le onerate danneggiate, di acquisirli direttamente o di produrli altrimenti;

4.6. esclude la spettanza di danni non patrimoniali per la sola attività di depistaggio dei militari, per essere

correlata la dissoluzione della società a fatti aventi autonoma ed esclusiva efficienza causale, diversi dalle condotte di depistaggio;

4.7. finisce col compensare le spese processuali, in dipendenza dell'indubbia complessità della fattispecie, caratterizzata da molteplici ed obiettivamente disputabili questioni di diritto.

5. Vanno esaminati, a questo punto, i primi tre motivi: e tra loro congiuntamente, siccome connessi.

5.1. Ritiene questa Corte che elemento risolutore della controversia sia l'accertamento in fatto, operato nei pregressi gradi di merito ed oramai non più suscettibile di essere rimesso in discussione, della sussistenza di un'attività di depistaggio: tale accertamento, effettuato dal giudice di primo grado, è qualificato dalla corte di appello come non reso oggetto di un'impugnazione incidentale, che sarebbe stata oltretutto inammissibile per tardività; e sia l'accertamento che il rilievo della sua definitività non risultano, a loro volta, oggetto di una specifica impugnazione incidentale in questa sede.

Sul punto si è quindi formato, in via irretrattabile e per scelta processuale delle oggi intimate amministrazioni, il giudicato interno: e su tale conclusione si infrangono irrimediabilmente tutte le argomentazioni da queste ancora oggi svolte in ordine agli sviluppi ed agli esiti dei processi penali seguiti alla dolorosa vicenda della sciagura aerea di Ustica.

Se depistaggio deve qui aversi per definitivamente accertato esservi stato, risulta oltretutto perfino

irrelevante ricercare la causa effettiva del disastro, nonostante la tesi del missile sparato da aereo ignoto, la cui presenza sulla rotta del velivolo Itavia non era stata impedita dai Ministeri della difesa e dei trasporti, risulti oramai consacrata pure nella giurisprudenza di questa Corte (Cass. 5 maggio 2009, n. 10285; ma, soprattutto e in termini ancora più netti, Cass. 28 gennaio 2013, n. 1871, che afferma, quanto al disastro di Ustica, essere abbondantemente e congruamente motivata la tesi del missile, rigettando definitivamente il ricorso dell'avvocatura erariale avverso l'affermazione in tal senso della corte di appello di Palermo).

5.2. Orbene, è noto - in applicazione dei principi ampiamente e diffusamente sviluppati da Cass. 10285 del 2009, citata, soprattutto al suo paragrafo 5.3 - che, ai fini della causalità materiale nell'ambito della responsabilità aquiliana la giurisprudenza e la dottrina prevalenti, in applicazione dei principi penalistici, di cui agli artt. 40 e 41 c.p., ritengono che un evento è da considerare causato da un altro se, ferme restando le altre condizioni, il primo non si sarebbe verificato in assenza del secondo (c.d. teoria della *condicio sine qua non*).

Il rigore del principio dell'equivalenza delle cause, posto dall'art. 41 c.p., in base al quale, se la produzione di un evento dannoso è riferibile a più azioni od omissioni, deve riconoscersi ad ognuna di esse efficienza causale, trova il suo temperamento nel principio di causalità efficiente, desumibile dall'art. 41 c.p., comma 2, in base al quale l'evento dannoso deve essere attribuito

esclusivamente all'autore della condotta sopravvenuta, solo se questa condotta risulti tale da rendere irrilevanti le altre cause preesistenti, ponendosi al di fuori delle normali linee di sviluppo della serie causale già in atto (Cass. 19 dicembre 2006, n. 27168; Cass. 8 settembre 2006, n. 19297; Cass. 10 marzo 2006, n. 5254; Cass. 15 gennaio 1996, n. 268).

Al contempo non è sufficiente tale relazione causale per determinare una causalità giuridicamente rilevante, dovendosi, all'interno delle serie causali così determinate, dare rilievo a quelle soltanto che, nel momento in cui si produce l'evento causante non appaiano del tutto inverosimili, ma che si presentino come effetto non del tutto imprevedibile, secondo il principio della c.d. causalità adeguata o quello simile della c.d. regolarità causale (Cass. Sez. Un., 11 gennaio 2008, nn. 576 e 582).

5.3. La giurisprudenza di questa Corte si è andata consolidando al riguardo, affermando che, in tema di responsabilità civile, il nesso causale è regolato dal principio di cui agli artt. 40 e 41 cod. pen., per il quale un evento è da considerare causato da un altro se il primo non si sarebbe verificato in assenza del secondo, nonché dal criterio della cosiddetta causalità adeguata, sulla base del quale, all'interno della serie causale, occorre dar rilievo solo a quegli eventi che non appaiano - ad una valutazione *ex ante* - del tutto inverosimili, ferma restando, peraltro, la diversità del regime probatorio applicabile, in ragione dei differenti valori sottesi ai

due processi: nel senso che, nell'accertamento del nesso causale in materia civile, vige la regola della preponderanza dell'evidenza o del "più probabile che non", mentre nel processo penale vige la regola della prova "oltre il ragionevole dubbio" (Cass. 8 luglio 2010, n. 16123).

Nello stesso ordine di idee, si è affermato che l'esistenza del nesso di causalità tra una condotta illecita ed un evento di danno può essere affermata dal giudice civile anche soltanto sulla base di una prova che lo renda probabile, a nulla rilevando che tale prova non sia idonea a garantire una assoluta certezza al di là di ogni ragionevole dubbio (Cass. 26 luglio 2012, n. 13214; Cass. 9 giugno 2011, n. 12686): infatti, la disomogenea morfologia e la disarmonica funzione del torto civile rispetto al reato impone, nell'analisi della causalità materiale, l'adozione del criterio della probabilità relativa (anche detto criterio del "più probabile che non"), che si delinea in una analisi specifica e puntuale di tutte le risultanze probatorie del singolo processo, nella loro irripetibile unicità, con la conseguenza che la concorrenza di cause di diversa incidenza probabilistica deve essere attentamente valutata e valorizzata in ragione della specificità del caso concreto, senza potersi fare meccanico e semplicistico ricorso alla regola del "50% plus unum" (Cass. 21 luglio 2011, n. 15991).

5.4. Ancora, diffusamente e compiutamente indagati i temi della causalità materiale e giuridica, come pure delle regole dettate per l'individuazione del danno risarcibile

(Cass. 17 settembre 2013, n. 21255, alla cui ampia motivazione, soprattutto alle pagine 128 a 140, è opportuno qui operare un integrale richiamo), si è puntualizzato:

- da un lato, che la categoria della possibilità non costituisce una (terza) regola causale insieme a quella penalistica dell'alto grado di probabilità logica/conoscenza razionale e a quella civilistica del più probabile che non, ma individua, puramente e semplicemente, l'oggetto della tutela nella fattispecie della *chance*: la possibilità, appunto, quale oggetto di tutela (e non quale regola causale o direttamente danno conseguenza); pertanto, la *chance* va intesa come possibilità di un risultato diverso (e non come mancato raggiungimento di un risultato possibile), vulnerata dalla condotta causalmente rilevante rispetto all'evento (costituito dal mancato verificarsi di tale migliore possibilità), ma pur sempre e comunque indagata alla stregua del canone probatorio del "più probabile che non";

- dall'altro lato, che l'esatta configurazione del problema causale in seno alla responsabilità civile postula che il momento attributivo dell'obbligazione risarcitoria sia consequenziale tanto a quello dell'accertamento dell'illecito che a quello dell'individuazione del danno che, con esso - inteso come violazione dell'interesse protetto (*id est* come evento di danno) - non sempre coincide; risolvendosi sempre in criteri di opportunità - non corrispondendo necessariamente le regole di causalità giuridica in modo pieno a quelle di causalità naturale - tanto i criteri etiologici di struttura della regolarità



causale (integrati dal rischio tipico e dallo scopo della norma violata), e di funzione (il più probabile che non).

È ulteriore conseguenza di tali principi che, nella comparazione delle diverse concause, ove sufficienti a concorrere a determinare l'evento e senza che una sola assuma con evidenza un'efficacia esclusiva al riguardo, il giudice del merito dovrà, anche in questo caso con una valutazione di merito, valutare quale di esse appaia "più probabile che non" rispetto a ciascuna delle altre a determinare l'evento ed attribuire a quella l'efficacia determinante ai fini della responsabilità.

5.5. In questo contesto, è del tutto incongruo e contrario a criteri di logicità attribuire - come fa la corte territoriale - alla sola revoca di concessione e convenzione, intervenuta circa sei mesi dopo il disastro di Ustica e la significativa attività di depistaggio, di per sé sola in astratto atta ad avvalorare la tesi del cedimento strutturale del velivolo e così dell'inaffidabilità tecnica e commerciale della compagnia aerea, il riconoscimento di una situazione di dissesto preesistente al medesimo disastro e da esso del tutto indipendente, che si vorrebbe conclamata dagli stessi provvedimenti di revoca.

Nonostante non paia esservi parola, in questi ultimi, di riferimenti al disastro aereo (o quand'anche ne fosse in qualche modo preso in considerazione come mera occasione della rovina imprenditoriale), dinanzi all'asserzione della preesistenza della situazione di difficoltà al disastro, proprio l'accertato repentino precipitare degli eventi

immediatamente successivi a quest'ultimo non può affatto essere ignorato - sia pure, beninteso, del tutto impregiudicato l'esito del riscontro, costituente tipico apprezzamento di fatto, riservato al giudice del merito - al fine di valutarne l'eventuale incidenza causale, in rapporto a tutte le circostanze in concreto ritualmente allegare e provate, sulla definitiva progressiva degenerazione, fino all'irrecuperabilità, delle situazioni economiche, organizzative e finanziarie della compagnia preesistenti.

5.6. Occorreva, in altri termini, verificare (tanto corrispondendo all'ordinario sviluppo di una plausibile sequenza causale, basato su criteri probabilistici applicati a nozioni di comune esperienza) se una tale situazione di irrecuperabile dissesto effettivamente preesistesse al disastro aereo o se e in qual misura fosse determinata - mediante la modificazione, dovuta al discredito commerciale ed ai primi provvedimenti cautelari indotti dalla diffusione della falsa notizia del cedimento strutturale, da una situazione debitoria non patologica per una compagnia aerea, comportante investimenti e costi di gestione notoriamente ingenti - od aggravata in modo decisivo proprio dalla riconosciuta attività di depistaggio e di conseguente discredito commerciale dell'impresa. Il tutto in un mercato assai peculiare, come quello del trasporto aereo nazionale, da poco - per fatto notorio - avviato timidamente verso la liberalizzazione e la progressiva apertura all'iniziativa economica dei privati.

Per ribadire le conclusioni della già richiamata Cass. 21255 del 2013, occorre valutare se, una volta definitivamente consacrata l'esistenza di un'attività di depistaggio e conseguente discredito, per il danneggiato - quale socio, amministratore e presidente di Aerolinee Itavia spa - fosse possibile un risultato diverso dal consolidamento definitivo del dissesto e quindi dalla rovina finanziaria irrimediabile dell'impresa, ove quell'attività non vi fosse stata, pur sempre e comunque indagandosi alla stregua del canone probatorio del "più probabile che non".

In sostanza, la gravata sentenza, che si limita ad escludere la rilevanza dell'attività di depistaggio e conseguente discredito seguita al disastro aereo sulla base del solo elemento - estrinseco e formale, se non tautologico - di carenza di riferimenti ad esso nei provvedimenti di revoca e ad inferire da questi una situazione autonoma e causalmente in via esclusiva autosufficiente anteriore ad esso, erra nel mancare di porsi il problema delle concrete caratteristiche della situazione economico-finanziaria della compagnia aerea in tempo immediatamente al disastro del 27.6.80 (cioè, indipendentemente da esso) e dell'eventuale efficacia di quell'attività di depistaggio e conseguente discredito sul passaggio dalla situazione di difficoltà a quella di dissesto.

5.7. La sentenza oggi impugnata va quindi cassata, con rinvio alla medesima corte territoriale, affinché rinnovi la valutazione della incidenza di quell'attività di

depistaggio e discredito nel senso appena detto; ed applichi alla fattispecie il criterio della preponderanza causale, ovvero del "più probabile che non", in ordine alla determinazione delle cause del definitivo dissesto della compagnia, regolandosi poi di conseguenza in ordine alle domande del Davanzali (e, ora, delle sue eredi).

6. Anche il quarto motivo, relativo a vizio motivazionale sull'astratta esclusione della responsabilità del Ministero dei Trasporti, è fondato.

A fondamento dell'azione nei confronti di quest'ultimo, invero, erano state prospettate - stando al contenuto dell'atto introduttivo di lite trasfuso in ricorso - le omissioni di vigilanza e custodia della documentazione, indispensabili l'una e l'altra alla ricostruzione del traffico aereo al momento del disastro, le quali avevano concorso ad avvalorare la tesi del cedimento strutturale del velivolo quale unica plausibile causa del disastro di Ustica.

Non è congruente con tale *causa petendi*, allora, l'esclusione di responsabilità per carenza di prova od allegazione di colpe nell'emanazione dei decreti di decadenza e revoca, né l'esclusione di nesso causale tra l'adozione di tali decreti e la fine della compagnia, mai addotte dall'attore a fondamento della sua pretesa risarcitoria.

Piuttosto, una volta accolti i primi tre motivi e cassata la gravata sentenza, il giudice di rinvio dovrà verificare se le condotte di depistaggio ritenute già provate dal giudice di primo grado - con conferma, sul

punto, da parte di quelli di appello - risultino, anche in parte, ascrivibili al Ministero dei Trasporti e, in caso di risposta positiva, con quale efficienza causale in ordine all'evento dannoso, in applicazione dei principi di cui all'art. 2055 cod. civ. e, comunque, di quelli già ricordati al precedente paragrafo 5.

7. Ma fondato è pure il quinto motivo, ove non si possa ritenere assorbito dall'accoglimento dei primi tre motivi e dalla necessità di riconsiderare il nesso causale.

Infatti, la ritenuta sussistenza dell'attività di depistaggio avrebbe dovuto rilevare anche nell'ipotesi di esclusione del nesso causale con la progressiva dissoluzione di Itavia - ipotesi che, come si è visto, andrà riconsiderata alla stregua della cassazione per l'accoglimento dei primi tre motivi - e, cioè, di per sé valutata, siccome autonomamente in grado di produrre danni anche non patrimoniali per il carattere intrinsecamente lesivo della reputazione commerciale e delle capacità imprenditoriali della compagnia aerea, di cui il Davanzali era "socio, amministratore e presidente".

Resta impregiudicata poi la valutazione di eventuali ulteriori conseguenze dannose, patrimoniali o meno, derivate al Davanzali in proprio dal dissesto definitivo della Compagnia, ove l'esito del riscontro, alla stregua dei paragrafi 5 e 6, delle responsabilità delle oggi intimate amministrazioni conducesse ad esito positivo.

8. Il sesto motivo è, invece, infondato.

Come ogni attività istruttoria ufficiosa del giudice (per tutte, v. Cass. 12 giugno 2012, n. 9522, ove ulteriori

riferimenti), anche l'esercizio del potere, previsto dall'art. 213 cod. proc. civ., di richiedere d'ufficio alla P.A. le informazioni relative ad atti e documenti della stessa che sia necessario acquisire al processo, rientra nella discrezionalità del giudice e non può comunque risolversi nell'esenzione della parte dall'onere probatorio a suo carico, con la conseguenza che tale potere può essere attivato soltanto quando, in relazione a fatti specifici già allegati, sia necessario acquisire informazioni relative ad atti o documenti della P.A. che la parte sia impossibilitata a fornire e dei quali solo l'Amministrazione sia in possesso proprio in relazione all'attività da essa svolta (Cass. 12 marzo 2013, n. 6101; Cass. 13 marzo 2009, n. 6218; Cass. 23 gennaio 2008, n. 1461; Cass. 7 novembre 2003, n. 16713). E ad analoga conclusione può giungersi quanto all'ordine di esibizione, anche qui per consolidata giurisprudenza (per tutte: Cass. 18 gennaio 2013, n. 1266; Cass. 29 luglio 2011, n. 16781; Cass. 24 marzo 2004, n. 5908).

9. In conclusione, fondati tutti i motivi tranne il sesto, il ricorso va accolto per quanto di ragione e la gravata sentenza cassata in ordine alle censure accolte, con rinvio alla medesima corte di appello di Roma, in diversa composizione: la quale, in relazione all'esito complessivo della lite, provvederà pure in ordine alle spese del presente giudizio di legittimità.

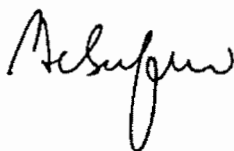
P. Q. M.

La Corte accoglie il ricorso per quanto di ragione; cassa la gravata sentenza in relazione alle censure accolte

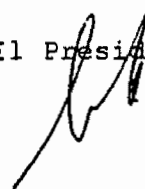
e rinvia alla corte di appello di Roma, in diversa
composizione, anche per le spese del giudizio di
legittimità.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio della
terza sezione civile della Corte suprema di cassazione,
addì 2 ottobre 2013.

Il Consigliere Estensore



Il Presidente



Il Funzionario Giudiziario
Innocenzo BATTISTA



DEPOSITATO IN CANCELLERIA
Oggi 22 OTT 2013

Il Funzionario Giudiziario
Innocenzo BATTISTA

