

SENTENZE DI MERITO

Tribunale Pavia sez. III, 8/11/2025

Intestazione

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE ORDINARIO DI PAVIA
III Sezione Civile

Il Tribunale in composizione monocratica, nella persona del Giudice dott. (omissis), ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile di I grado iscritta al n. R.G. 3272/2024, promossa da:

Parte_1 (C.F._1) e Parte_2 (C.F._2), rappresentati e difesi dall'Avv. (omissis) del Foro di Milano;

ATTORI

contro

Controparte_1 (C.F./P.I.: P.IVA_1), in persona del procuratore p.t., rappresentata e difesa dagli Avv.ti (omissis) e entrambi del Foro di Milano;

CONVENUTO

Controparte_2 (P.IVA_2), in persona del legale rappresentante p.t., con sede a Pavia (PV) ;

CONVENUTO CONTUMACE

Oggetto: Morte.

Conclusioni:

- parte attrice: "Voglia l'On. Tribunale adito accertare e dichiarare la responsabilità della ditta Controparte_3 e, conseguentemente, condannarla nella persona del legale rappresentante, unitamente all'CP_1 nella persona del legale rappresentante, in qualità della compagnia che assicura il mezzo della convenuta per la RCA a pagare le somme di € 249.010,00 per Parte_1, di Parte_3 [...] ed € 90.589,00 per il fratello dello stesso, Parte_2, o quelle che saranno ritenute eque, oltre agli interessi e la rivalutazione monetaria secondo gli indici Istat, con vittoria di spese e competenze legali di cui si chiede la distrazione a favore del difensore antistatario.";

- parte convenuta: "Voglia l'Ill.mo Tribunale adito, respinta ogni contraria istanza deduzione ed eccezione e previe le declaratorie del caso, così giudicare: I. IN VIA PRELIMINARE: - dichiarare l'inammissibilità dell'azione diretta proposta dai danneggiati nei confronti di CP_1 ex art. 144 -148- 122 del Codice delle assicurazioni per tutti i motivi in atti in quanto il danno allegato in atto di citazione non deriva dalla circolazione stradale ma da una rottura di un braccio meccanico nel momento del suo utilizzo e dunque in correlazione all'utilizzo di una funzionalità tecnica e per l'effetto estromettere CP_1 dal giudizio e dichiarare comunque la domanda infondata in fatto e in diritto II. NEL MERITO: Accertare e dichiarare l'inoperatività della polizza RCA prestata da CP_1 e per l'effetto, rigettare tutte le domande proposte contro CP_1 -nessuna esclusa- per tutti i motivi meglio descritti in narrativa perché infondate in fatto e in diritto. III. In via subordinata: Nella degnata ipotesi di accertamento dell'operatività della polizza, applicare ai sensi dell'art. 1910 cod. civ. il principio indennitario sottraendo dalla prestazione assicurativa astrattamente dovuta, quanto già eventualmente percepito dagli attori per la compensazione del medesimo pregiudizio da parte di terzi o assicuratori sociali. In ogni caso: Con vittoria delle spese e competenze di lite ex art. 91 c.p.c.".

Concisa esposizione del fatto e dello svolgimento del processo

Con atto di citazione notificato il 05.09.2024, Parte_1 e Parte_2, rispettivamente (omissis) e fratello del defunto Parte_3, convenivano in giudizio la [...] Controparte_2 e Controparte_1 per sentir accertare la responsabilità dei convenuti per l'incidente nel quale aveva tragicamente perso la vita il loro stretto congiunto, in data 12.04.2023, quando, mentre si trovava trasportato sulla piattaforma di lavoro elevabile montata sull'autocarro Iveco 190, targato (omissis), di proprietà

della società Controparte_2 ed assicurato per la r.c. auto con la compagnia CP_1, intento a svolgere operazioni di potatura di un albero a grosso fusto in (omissis) nel territorio comunale di Opera (PV), precipitò al suolo a causa della rottura improvvisa del braccio primario, venendo travolto dal peso del cestello che gli procurò gravissime lesioni con esito mortale.

Ritenendo il sinistro mortale riconducibile alla circolazione di veicolo (nella nozione più ampia ormai riconosciuta dalla giurisprudenza di legittimità dopo la sentenza di Cass., Sez. Un., 29 aprile 2015, n. 8620) e dunque rientrante nella copertura dall'assicurazione obbligatoria r.c.a., gli attori chiedevano di accertare e dichiarare la responsabilità esclusiva del proprietario del mezzo nella causazione del sinistro e di condannare i convenuti in solido, ai sensi e per gli effetti degli artt. 2054 c.c. e 144 cod. ass. priv., al risarcimento del danno da perdita del rapporto parentale, quantificato secondo le tabelle elaborate dall'Osservatorio sulla Giustizia civile presso il Tribunale di Milano in € 249.010,00 per la (omissis) e € 90.589,00 per il fratello della vittima, ovvero nella diversa somma ritenuta equa e di giustizia, oltre interessi di mora e rivalutazione monetaria.

In sede di verifiche preliminari ex art. 171-bis c.p.c. veniva dichiarata la contumacia di entrambi i convenuti e differita l'udienza ex art. 183 c.p.c. al 05.02.2025, dalla quale decorrevano i termini per il deposito delle memorie ex art. 171-ter c.p.c.

Nelle more, con comparsa di risposta del 31.12.2024, si costituiva - tardivamente - [...] Controparte_1 eccependo preliminarmente l'inammissibilità dell'azione diretta ex artt. 144 e 148 cod. ass. priv. da parte dei terzi danneggiati nei confronti dell'assicuratore del responsabile civile, siccome il fatto dannoso non poteva in alcun modo essere collegato alla circolazione (anche statica) del veicolo, essendo piuttosto causato dalla rottura del braccio primario della piattaforma elevatrice montata sull'autocarro, dove il congiunto si trovava per svolgere la propria attività lavorativa; trattavasi, quindi, non di un danno da circolazione stradale ma di infortunio sul lavoro (non coperto dalla r.c. auto), in quanto non riconducibile all'utilizzo del veicolo come "mezzo di trasporto" bensì come "macchina di lavoro". Nel merito, la compagnia contestava altresì la fondatezza della pretesa risarcitoria, giacché carente di allegazione e prova quanto a consistenza e intensità della relazione parentale.

Controparte_2 rimaneva contumace.

Dopo la prima udienza, registrata l'assenza delle parti (o loro rappresentanti) e le difficoltà di conciliazione della vertenza a fronte della principale questione giuridica controversa, la causa veniva istruita documentalmente; quindi, veniva rinviata all'udienza del 17.09.2025 a trattazione cartolare ex art. 127-ter c.p.c. per la rimessione in decisione con i termini intermedi ex artt. 281- quinquiesse 189 c.p.c. per la precisazione delle conclusioni ed il deposito delle comparse conclusionali e memorie di replica. All'esito, la causa veniva trattenuta in decisione.

Ragioni giuridiche della decisione

1. In via pregiudiziale deve osservarsi che la costituzione in giudizio di Controparte_1 [...] oltre i termini sanciti dall'art. 166 c.p.c., non preclude alla stessa la possibilità di contestare l'ammissibilità della domanda di condanna al risarcimento proposta dagli attori direttamente nei suoi confronti e in solido con il responsabile civile, rimasto contumace.

1.1 Invero, la sanzione della decadenza, che l'art. 167, comma 2, c.p.c. contempla per l'inosservanza dell'onere di proporre la domanda riconvenzionale e le eccezioni in senso stretto (o in senso proprio) con la comparsa di costituzione e risposta tempestivamente depositata, non si estende pacificamente alle mere difese (consistenti nella negazione del diritto azionato o nella contestazione del fatto costitutivo della domanda, ovvero dell'esistenza della norma invocata o, ancora, nella sua applicabilità al caso concreto) e alle eccezioni in senso lato (poste in funzione di una concezione del processo orientata dal valore della "giustizia della decisione"; cfr. Cass., Sez. Un., n. 10531/2013), rilevabili anche d'ufficio se

risultanti dal materiale probatorio legittimamente acquisito, pur se non prodotto dalla parte interessata, ma comunque disponibile agli atti di causa.

1.2 Ebbene, l'inammissibilità della "azione diretta" verso l'assicuratore del responsabile civile ex art. 144 D.Lgs. n. 209 del 2005 (Codice delle assicurazioni private) per non essere il sinistro oggetto di causa (o meglio la responsabilità del convenuto-danneggiante, proprietario del veicolo assicurato) sussumibile nella speciale responsabilità da circolazione ai sensi dell'art. 2054 c.c., rappresenta una mera difesa e non un'eccezione: in quanto volta a contestare la titolarità del diritto vantato dal terzo danneggiato contro l'assicuratore del responsabile civile e la stessa possibilità di ottenere, nel merito, una pronuncia di condanna direttamente nei suoi riguardi (senza, cioè, l'intermediazione attiva per la chiamata in causa da parte dell'assicurato), può essere proposta in ogni fase del giudizio ed essere verificata dal giudice anche d'ufficio (cfr. Cass., Sez. Un., n. 2951/2016).

§2. Nel caso di specie, gli attori, rispettivamente (omissis) e fratello del defunto Parte_3 [...], hanno chiesto il risarcimento del danno non patrimoniale subito "iure proprio", in conseguenza del decesso del loro stretto congiunto, in esito al tragico evento occorso in data 12.04.2023 alle ore 09:53, allorquando, mentre egli si trovava, insieme ad altre due persone, sopra la piattaforma mobile montata sull'autocarro ad uso speciale Iveco 190 targato (omissis) – di proprietà della società Controparte_2 ed assicurato per la r.c. auto con CP_1 - intento a svolgere lavori di potatura di un albero ad ampio fusto sito all'interno di un'area privata (golf club) in (omissis) nel territorio comunale di Opera (MI), precipitò al suolo a causa della improvvisa rottura del braccio primario della piattaforma, venendo travolto dal cestello.

2.1 Preliminarmente va dato atto che la ricostruzione fattuale e la dinamica del sinistro possono essere desunte sulla base degli atti contenuti nel fascicolo delle indagini preliminari della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano, prodotti in causa e non contestati dalle parti.

In particolare, dagli accertamenti tecnici svolti nel corso dell'incidente probatorio dal perito Ing. Per_1 nominato dal GIP del Tribunale di Milano (cfr. doc. 9 fasc. att.; id. doc. 1, pag. 123 ss fasc. conv.), risulta che i tre operatori, dopo aver arrestato l'autocarro e messa in posizione la piattaforma elevatrice, "manovrarono il braccio estensibile al fine di raggiungere i rami di un albero da potare".

"Durante il lavoro si verificava l'improvvisa rottura del braccio primario sfilabile della PLE cui era connesso il braccio (omissis) ed il cestello"; "i lavoratori (omissis), imbragati al cestello, rimanevano schiacciati dallo stesso, mentre il B., non vincolato, veniva sbalzato fuori e cadeva alla base dell'albero oggetto dell'intervento". "A seguito dell'evento, D.B. (socio della CP_2) e [...] Parte_3 decedevano sul posto, mentre C.G. riportava gravi lesioni e veniva ricoverato in prognosi riservata".

2.2 L'esame del compendio fotografico raccolto e l'analitica descrizione delle condizioni e caratteristiche dell'autocarro equipaggiato con PLE, sottoposto a sequestro, con analisi scientifica delle sue componenti, hanno consentito al consulente dell'ufficio di appurare che "la rottura dell'ultimo sfilo braccio estensibile della piattaforma", in corrispondenza dello "snodo", fu una rottura "per fatica", ossia causata dalla "progressiva degradazione delle caratteristiche meccaniche di un materiale (ndr. nella specie l'acciaio) sottoposto a carichi ciclici", la quale generò "tensioni...all'interno del materiale...che si concentrano in prossimità di una discontinuità della struttura (dislocazione o difetto nel reticolo cristallino, corrosione localizzata, intaglio) fino a dare origine ad una cricca".

Nel caso specifico - descrive il CTU - "la cricca ha avuto origine in corrispondenza della parte superiore dell'ultimo sfilo del braccio primario, dove era stata eseguita (ndr. non a regola d'arte) una saldatura di riparazione".

Si precisa, ancora, nell'elaborato peritale disponibile agli atti che "L'operazione di potatura dell'albero presso cui lavorava la PLE era un'operazione consentita per il tipo di macchina in uso; tuttavia il mezzo avrebbe dovuto essere posizionato più in prossimità dell'area di lavoro", dal momento che "la distanza tra il centro di

rotazione del braccio primario (ralla) ed il ramo su cui stavano lavorando i giardinieri, valutata in circa 20 m, non consentiva la presenza di 3 persone (oltre agli attrezzi di lavoro) sul cestello”.

(omissis) il CTU aggiungendo che “per lavorare nelle condizioni in cui si trovava la piattaforma il 12 aprile 2023 è stato, quindi, necessario disabilitare le protezioni della macchina le quali, se correttamente funzionanti, non avrebbero consentito una tale estensione del braccio operatore”, salvo poi spiegare che “il limite indicato sia sul Manuale di Uso e Manutenzione, sia sulle targhette applicate al mezzo, è un limite per scongiurare il pericolo di ribaltamento della PLE e non la rottura del braccio primario. Nel caso che ci occupa, poi, la rottura che si è verificata è indipendente dall'estensione del braccio primario”, così volendo dire che “anche qualora il cestello fosse stato posizionato all'interno dei limiti di sbraccio consentiti, questo tipo di rottura si sarebbe ugualmente verificata.” (cfr. doc. 9 fasc. att., pag. 72-73; id. doc. 1 fasc. conv., pag. 186-187).

Tali conclusioni sono state ribadite dal perito Ing. Per_1 nel corso dell'incidente probatorio all'esame e controesame svolti avanti al GIP di Milano all'udienza del 16.09.2024 (cfr. doc. 1 cit., pag. 17-34).

2.3 Sulla scorta di tali risultanze, può dirsi pressoché acquisito in causa che l'evento mortale conseguente alla rottura del braccio primario della piattaforma di cui era equipaggiato l'autocarro e sulla quale stava operando in quota (anche) Persona_2, si fosse verificato a causa di una scarsa e difettosa manutenzione del veicolo (piattaforma autocarrata), con particolare riferimento alle componenti strutturali del braccio meccanico.

2.4 Ciò posto, nella prospettazione attorea, come reso evidente dalla evocazione in giudizio del proprietario e dell'impresa assicuratrice del responsabile civile, l'azione è svolta sul presupposto che la situazione dannosa proveniente dall'autocarro in sosta andrebbe comunque attribuita alla sua circolazione su area aperta al pubblico, in quanto dipesa dal normale utilizzo funzionale cui era deputato il veicolo assicurato, ed evoca la speciale responsabilità di cui all'art. 2054 c.c. e, segnatamente, la fattispecie prevista all'ultimo comma, secondo cui «In ogni caso le persone indicate dai commi precedenti sono responsabili dei danni derivati da vizi di costruzione o da difetto di manutenzione del veicolo», la quale notoriamente costituisce oggetto dell'assicurazione obbligatoria ai sensi dell'art. 122 D.lgs. n. 209 del 2005 (già L. n. 990 del 1969, art. 1), che si riporta a tutte le fattispecie di responsabilità di cui all'art. 2054 c.c.

Secondo la posizione della compagnia assicuratrice, invece, non si è trattato di sinistro stradale riconducibile alla circolazione del veicolo, ma di un infortunio occorso a causa del cedimento del braccio della piattaforma elevatrice utilizzata come “macchina da lavoro”, evento estraneo all'uso abituale del veicolo come “mezzo di trasporto” e perciò avulso dal concetto di circolazione stradale come chiarito a più riprese dalla Corte di Giustizia UE e recentemente confermato anche dalle modifiche apportate all'art. 122 cod. ass. priv. dal D.lgs. 22 novembre 2023, n. 184.

2.5 La questione controversa dipende, dunque, dallo stabilire se l'evento generatore del danno sia sussumibile, o meno, nel concetto di circolazione del veicolo.

2.6 È opportuno dapprima richiamare la normativa applicabile.

Si anticipa sin d'ora che il D.lgs. 22 novembre 2023, n. 184 (avente ad oggetto “Recepimento della direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2021 concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, che modifica la direttiva 2009/103/CE”), in vigore dal 23 dicembre 2023, ha sensibilmente modificato, tra gli altri, il primo comma dell'art. 122 cod. ass. priv. ed aggiunto i nuovi commi 1-bis, 1-ter e 1-quater; la novella normativa è destinata a trovare applicazione per l'avvenire operando, in difetto di norme transitorie, la regola generale dell'art. 11 preleggi.

2.6.1 L'art. 122 cod. ass. priv., nel testo in vigore al momento del fatto (ossia prima della modifica introdotta dal D.lgs n. 184/2023), al primo comma dispone che «I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile e dall'articolo 91, comma 2, del codice della strada».

Lo stesso art. 122 cod. ass. priv. prosegue disponendo che il regolamento, adottato dal Ministro delle attività produttive, su proposta dell'IVASS, avrebbe individuato la tipologia di veicoli esclusi dall'obbligo di assicurazione e le aree equiparate a quelle di uso pubblico.

Il regolamento di cui innanzi è stato adottato con decreto del Ministro dello Sviluppo economico del 1° aprile 2008, n. 86 e all'art. 3, comma 1, dispone che soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi di cui all'art. 122 codice assicurazioni sono tutti i veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e rimorchi posti in circolazione su strade di uso pubblico o su strade a queste equiparate; l'art. 3, comma 2, prevede che sono equiparate alle strade di uso pubblico tutte le aree, di proprietà pubblica o privata, aperte alla circolazione del pubblico e sono considerati in circolazione anche i veicoli in sosta su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate.

2.6.2 Quale normativa sovranazionale, vigente *ratione temporis*, viene in rilievo la direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, che ha abrogato cinque precedenti direttive, procedendo ad un riordino sistematico della materia.

La nozione di «veicolo» è definita all'art. 1, punto 1, della direttiva 2009/103 come «qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati». Inoltre, «territorio in cui il veicolo staziona abitualmente» è «a) il territorio dello Stato di cui il veicolo reca una targa di immatricolazione, sia che si tratti di una targa definitiva o di una targa temporanea; (...)» (art. 1, punto 4).

Il successivo art. 3 (rubricato «Obbligo d'assicurazione dei veicoli») dispone quanto segue: «Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate, fatta salva l'applicazione dell'articolo 5, affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione. I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono determinati nell'ambito delle misure di cui al primo comma. (...). L'assicurazione di cui al primo comma copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone».

2.7 In tale quadro normativo, proprio sulla definizione del concetto di «circolazione» - finalizzata a stabilire se sia operativa, o meno, la relativa assicurazione obbligatoria per la r.c. auto - si è sviluppata un'ampia casistica ed evoluzione giurisprudenziale; come ricordano entrambe le parti, la questione è stata oggetto di numerose pronunce di legittimità e della Corte di giustizia dell'Unione europea.

2.7.1 La Corte di Giustizia UE è intervenuta in più occasioni sulla interpretazione della nozione di «circolazione dei veicoli» di cui all'art. 3 della direttiva n. 2009/103.

Con la sentenza (omissis) UE, sez. III, del 4 settembre 2014, causa C-162/13 d.d.), la Corte ha chiarito che l'art. 3, paragrafo 1, della prima direttiva deve essere interpretato nel senso che rientra nella sua nozione di «circolazione dei veicoli» qualunque uso di un veicolo che sia «conforme alla funzione abituale del veicolo medesimo», con la conseguenza che potrebbe rientrare in detta nozione la manovra di un trattore nel cortile di una casa colonica per immettere in un fienile il rimorchio di cui è munito. Al riguardo la Corte di Lussemburgo ha precisato che tale definizione «prescinde dall'uso attuale o potenziale del veicolo. Pertanto, il

fatto che un trattore, eventualmente munito di un rimorchio, possa, in determinate circostanze, essere utilizzato come macchina agricola non ha alcuna incidenza sulla constatazione che un tale veicolo risponde alla nozione di «veicolo» di cui all'articolo 1, punto 1, della prima direttiva” (p. 38).

Con la sentenza (omissis) UE, Grande sezione, 28 novembre 2017, causa C-514/16 (omissis) Credito Parte_4, la Corte ha chiarito che l'art. 3, paragrafo 1, della prima direttiva deve essere interpretato nel senso che non rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», di cui a tale disposizione, una situazione in cui un trattore agricolo è stato coinvolto in un incidente allorché la sua funzione principale, nel momento in cui si è verificato l'incidente, “consisteva non nel servire da mezzo di trasporto ma nel generare, in quanto macchina da lavoro, la forza motrice necessaria per azionare la pompa di un polverizzatore d'erbicida”. La CGUE è giunta ad affermare che “un uso simile è principalmente collegato alla funzione del suddetto trattore in quanto macchina da lavoro e non in quanto mezzo di trasporto e, di conseguenza, non rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della prima direttiva” (par. 41).

Con la sentenza (omissis) UE, sez. VI, 20 dicembre 2017, causa C-334/16 (Controparte_6 [...], Controparte_7 e Controparte_8 [...] -) la Corte ha chiarito che l'art. 3, comma 1, della direttiva 2009/193, al pari del previgente art. 3, paragrafo 1, della prima direttiva, deve essere interpretato nel senso che la sua nozione di «circolazione dei veicoli» non è limitata ad ipotesi di circolazione stradale, vale a dire circolazione sulla pubblica via, ma che in tale nozione rientra qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso.

Con la sentenza (omissis) UE, sez. VI, 15 novembre 2018, causa C-648/17 (BTA Baltic Insurance Company/ (omissis)), la Corte ha chiarito che l'art. 3, paragrafo 1, della prima direttiva deve essere interpretato nel senso che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», di cui a tale disposizione, una situazione in cui il passeggero di un veicolo fermo in un parcheggio, nell'aprire la portiera del suddetto veicolo, ha urtato e danneggiato il veicolo parcheggiato accanto ad esso.

Con la sentenza (omissis) UE, Grande sezione, 4 settembre 2018, causa C-80/17 (Fundo de Garantía Automóvil/Alina e (omissis) e (omissis) [...]) la Corte ha chiarito che la stipulazione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo è obbligatoria qualora il veicolo di cui trattasi, pur trovandosi, per sola scelta del suo proprietario, che non ha più intenzione di guidarlo, stazionato su un terreno privato, sia tuttora immatricolato in uno Stato membro e idoneo a circolare.

Con la sentenza (omissis) UE, sez. II, 20 giugno 2019, C-100/18 (Línea Directa Aseguradora SA/Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros), la Corte ha statuito che l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 deve essere interpretato nel senso che rientra nella nozione di «circolazione dei veicoli», contemplata da tale disposizione, la situazione nella quale un veicolo parcheggiato in un garage privato di un immobile, utilizzato in conformità della sua funzione di mezzo di trasporto, abbia preso fuoco, provocando un incendio avente origine nel circuito elettrico del veicolo stesso, e abbia causato dei danni a tale immobile, malgrado il fatto che detto veicolo non fosse stato spostato da più di 24 ore prima del verificarsi dell'incendio (p. 48). I giudici europei precisano, in motivazione, che “lo stazionamento e il periodo di immobilizzazione del veicolo sono delle fasi naturali e necessarie che costituiscono parte integrante dell'utilizzo di quest'ultimo come mezzo di trasporto. Infatti, un veicolo viene utilizzato in conformità della sua funzione di mezzo di trasporto allorché si sposta, ma anche, in linea di principio, durante il suo stazionamento tra uno spostamento e l'altro” (p. 41 e 42). Quanto al fatto, poi, che il sinistro in questione originava da un incendio causato dal circuito elettrico del veicolo, la Corte europea evidenzia che, “poiché tale veicolo che è all'origine del sinistro risponde alla definizione di «veicolo», ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, non è necessario distinguere, tra le componenti del veicolo in questione, quella che è all'origine dell'evento dannoso, né stabilire le funzioni che tale componente svolge” (p. 45), precisando - opportunamente, ad avviso di questo Tribunale - che “Un'interpretazione siffatta è conforme

all'obiettivo della tutela delle vittime di sinistri causati dagli autoveicoli, che è stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell'Unione, come si è ricordato al punto 34 della presente sentenza.” (p. 46).

Con la recente ordinanza (omissis) UE, sez. X, 29 aprile 2021, causa C-383/19 (resa su domanda pregiudiziale proposta ai sensi dell'art. 267 TFUE, dal Tribunale circondariale di Ostrów Wielkopolski, Polonia, vertente sull'interpretazione dell'art. 3 della direttiva 2009/103/CE, in merito all'eventuale obbligo del distretto di concludere un contratto di assicurazione della responsabilità civile derivante dall'uso di un autoveicolo destinato alla demolizione, lasciato dal proprietario temporaneamente in un'area di parcheggio privata custodita), la Corte ha chiarito che l'articolo 3, primo comma, della direttiva 2009/103 deve essere interpretato nel senso che “la stipulazione di un contratto di assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di un autoveicolo non è obbligatoria nel periodo durante il quale il veicolo di cui trattasi non è idoneo a circolare a causa delle sue condizioni tecniche, non è immatricolato ed è stato temporaneamente ritirato dalla circolazione conformemente al diritto nazionale applicabile” (p. 34). Nella motivazione dell'ordinanza si sottolinea che il fatto la definizione di «veicolo» di cui all'art. 1, punto 1, della direttiva 2009/103 depone a favore di una “concezione oggettiva” che resta “indipendente dall'uso che viene fatto o che può essere fatto del veicolo di cui trattasi” (p. 25), come pure “è indipendente dall'intenzione del proprietario del veicolo o di un'altra persona di utilizzarlo effettivamente” (p. 26), con la conseguenza che anche l'obbligo di stipulare un'assicurazione siffatta prescinde “dalla funzione dell'effettivo utilizzo del veicolo di cui trattasi come mezzo di trasporto in un dato momento” (p. 28), essendo sufficiente che il veicolo “pur trovandosi, per sola scelta del suo proprietario, che non ha più intenzione di guidarlo, stazionato su un terreno privato, sia tuttora immatricolato in uno Stato membro e idoneo a circolare” (p. 29), rimanendo sottoposto all'obbligo di assicurazione previsto dall'art. 3, primo comma, della menzionata direttiva “finché non sia stato regolarmente ritirato dalla circolazione conformemente alla normativa nazionale applicabile” (p. 32).

2.7.2 Se tale è lo stato del diritto vivente unionale formatosi sull'interpretazione della nozione di “circolazione dei veicoli” nell'ambito della direttiva 2009/103 (ratione temporis applicabile), sul versante interno meritano di essere richiamati i due importanti interventi della Suprema Corte a Sezioni Unite.

Con la sentenza 29 aprile 2015, n. 8620, le Sezioni Unite, chiamate a chiarire il concetto di circolazione ai fini dell'operatività del contratto di assicurazione, hanno affermato che “nell'ampio concetto di circolazione stradale indicato nell'art. 2054 c.c. è compresa anche la posizione di arresto del veicolo, sia in relazione all'ingombro da esso determinato sugli spazi addetti alla circolazione, sia in relazione alle operazioni eseguite in funzione della partenza o connesse alla fermata, sia ancora con riguardo a tutte le operazioni che il veicolo è destinato a compiere e per il quale esso può circolare nelle strade. Ne consegue che per l'operatività della garanzia per la R.C.A. è necessario il mantenimento da parte del veicolo, nel suo trovarsi sulla strada di uso pubblico o sull'area ad essa parificata, delle caratteristiche che lo rendono tale sotto il profilo concettuale e, quindi, in relazione alle sue funzionalità, sia sotto il profilo logico che sotto quello di eventuali previsioni normative, risultando, invece, indifferente l'uso che in concreto si faccia del veicolo, sempreché che esso rientri in quello che secondo le sue caratteristiche il veicolo stesso può avere” (Nella specie, le S.U. hanno ricondotto all'art. 2054 c.c. e alla disciplina della r.c.a. il sinistro mortale determinato dall'imperita manovra da parte del conducente di un mezzo in sosta, munito di un braccio meccanico di sollevamento, per effetto della quale un cassone metallico, in fase di caricamento, era scivolato travolgendo la vittima).

La sentenza richiamata - nella quale si doveva risolvere una situazione di contrasto non tanto in relazione ai concetti di circolazione e di quiete del veicolo (essendo già da tempo consolidato il principio secondo cui nel concetto di circolazione vada ricompresa anche la c.d. circolazione statica), quanto piuttosto con riferimento ad alcune ipotesi peculiari di sosta, segnatamente allorquando il veicolo sta

svolgendo specifiche operazioni funzionali alle caratteristiche strutturali proprie del mezzo (carro gru munito di braccio elevatore) - è pervenuta alla conclusione sopra riportata, ponendo in rilievo che "l'art. 2054 c.c., pur costituendo la trasposizione di una norma del C.d.S. del 1933, non fa specifico riferimento alle norme sulla circolazione stradale, ma impone uno standard comportamentale che è suscettibile di essere riferito a qualsiasi utilitas traibile dal veicolo in conformità alle sue caratteristiche strutturali e funzionali. Il che non vuol dire ancorare l'operatività della garanzia assicurativa alla mera occasione dell'allocazione del veicolo sulla strada pubblica o su area ad essa parificata; quanto piuttosto valorizzare proprio quella interazione tra veicolo e circolazione che è il fondamento della particolare ipotesi di responsabilità "da attività pericolosa" che è quella di cui all'art. 2054 c.c.".

Non è il caso di ripercorrere i molteplici passaggi logici contenuti in tale pronuncia.

Per quel che interessa in questa sede esaminare, merita di essere ricordato come tale sentenza della S.C. nella sua più autorevole composizione abbia affermato, in conclusione, come sia errato distinguere le operazioni di carico e scarico effettuate con il braccio meccanico di una autogrù dalla circolazione dell'autogrù medesima, pretendendo di escludere le prime dal concetto di "circolazione stradale": ciò in virtù del fatto che tale macchina operatrice costituisce un "veicolo" ai sensi del Codice della strada, avente peculiari caratteristiche strutturali e funzionali che la rendono idonea sia a circolare che ad effettuare specifiche operazioni. Ne consegue che "per l'operatività della garanzia per la R.C.A. è necessario il mantenimento da parte del veicolo, nel suo trovarsi sulla strada di uso pubblico o sull'area ad essa parificata, delle caratteristiche che lo rendono tale sotto il profilo concettuale e, quindi, in relazione alle sue funzionalità, sia sotto il profilo logico che sotto quello di eventuali previsioni normative, risultando, invece, indifferente l'uso che in concreto si faccia del veicolo, sempreché che esso rientri in quello che secondo le sue caratteristiche il veicolo stesso può avere" (cfr. Cass., Sez. Un., n. 8620/2015 cit.).

2.7.3 Senza necessità di esaminare l'ampia casistica in materia, basti qui sottolineare che la giurisprudenza di legittimità a sezioni semplici - prendendo le distanze dal remoto precedente (cfr. Cass. n. 5146/1997) a tenore del quale l'attività di circolazione (in senso proprio e lato) andrebbe tenuta distinta dall'uso speciale del mezzo, da considerarsi estraneo alla circolazione stessa - è andata via via ampliando il concetto di circolazione, includendovi la posizione di arresto del veicolo e ciò in relazione sia all'ingombro da esso determinato sugli spazi addetti alla circolazione, sia alle operazioni propedeutiche alla partenza o connesse alla fermata, sia, ancora, rispetto a tutte le operazioni che il veicolo è destinato a compiere e per il quale può circolare sulle strade (apertura e chiusura degli sportelli, operazioni di carico e scarico, ecc.) (Cass. n. 27759/2017 Cass. n. 10024/2020), "indifferentemente dall'uso in concreto che del veicolo se ne faccia" (Cass. n. 21097/2016), non albergando né nei testi legislativi, né nelle finalità perseguite dalla L. n. 990 del 1969 (e oggi D.lgs. n. 209 del 2005) di "massima tutela" delle vittime di eventi causati dalla circolazione di veicoli, la distinzione tra movimento dell'intera massa del veicolo e movimento di una sua parte e neppure la distinzione (richiamata dalla difesa di CP_1) tra veicoli "monofunzionali" e "polifunzionali", cioè concepiti per lo svolgimento di funzioni ulteriori rispetto al trasporto (come, appunto, un'autogrù) (così Cass. civ., sez. III, n. 24622/2015, Per_5 rel. CP_9 la S.C. ha affermato detto principio, ritenendo che rientrava nel concetto di "circolazione dei veicoli" - e nella disciplina della r.c.a. - il danno arrecato da un autocarro sul quale era montato un braccio meccanico che, durante i lavori di costruzione di un immobile e all'interno del relativo cantiere, urtando i soprastanti cavi dell'alta tensione, causò la morte per folgorazione di un operaio che in quel momento stava operando in prossimità del suddetto braccio meccanico).

2.7.4 Permanendo, tuttavia, alcune discordanze nella definizione del concetto di circolazione, in specie sotto il profilo del parametro spaziale, le Sezioni Unite in epoca più recente sono tornate a pronunciarsi sull'argomento.

Con la sentenza 30 luglio 2021, n. 21983, le Sezioni Unite - nell'ambito di una causa relativa all'investimento di un bambino di un anno con esito mortale da parte di un veicolo (camper) all'interno di un cortile privato recintato, nella zona esistente tra il giardino e la rampa di accesso al garage di un'abitazione privata - hanno stabilito che "ai fini dell'operatività della garanzia per R.C. A., l'art. 122 del codice delle assicurazioni private va interpretato conformemente al diritto dell'Unione europea e alla giurisprudenza eurounitaria ((omissis) del 4 settembre 2014 in causa C-162/2013; (omissis), Grande Sezione, del 28 novembre 2017 in causa C-514/2016; (omissis) del 20 dicembre 2017 in causa C-334/2016; (omissis), Grande Sezione, del 4 settembre 2018 in causa C-80/2017; (omissis) del 20 giugno 2019 in causa C-100/2018) nel senso che per circolazione su aree equiparate alle strade va intesa quella effettuata su ogni spazio ove il veicolo possa essere utilizzato in modo conforme alla sua funzione abituale".

Il Supremo Collegio nella più ampia composizione ha proseguito il percorso di interpretazione intrapreso con la precedente sentenza del 2015 sopra citata, in funzione estensiva delle norme di riferimento, affrontando in modo sistematico la questione della compatibilità delle stesse con il diritto comunitario ed in particolare con le pronunce della Corte di Giustizia sopra richiamate.

In sintesi, dopo aver ripercorso l'elaborazione giurisprudenziale delle nozioni di veicolo e di circolazione stradale, i giudici di legittimità si sono concentrati sul profilo del parametro spaziale ed hanno affermato che il profilo "funzionale" costituisce la chiave di lettura anche per l'individuazione del primo, sicché è irrilevante la natura, pubblica o privata, dell'area dove la circolazione si svolge, mentre ciò che assume rilievo decisivo ai fini della determinazione dell'estensione della copertura assicurativa per la r.c.a. è che l'utilizzazione del veicolo avvenga "in modo conforme alla sua funzione abituale"; di modo che rimane non coperta dall'assicurazione per la r.c.a. "solamente l'ipotesi dell'utilizzazione del veicolo in contesti particolari ed avulsi dal concetto di circolazione sotteso alla disciplina di cui all'art. 2054 cod. civ. e alla disciplina posta dal Codice delle Assicurazioni private, non aventi cioè diretta derivazione e specifico collegamento con quella del codice della strada (cfr. Cass., 30/7/1987, n. 6603) concernente l'uso quale mezzo di trasporto, secondo lo scopo che - a prescindere dal tipo di accessibilità del luogo su cui avvenga - "secondo le sue caratteristiche il veicolo stesso può avere" (v. Cass., Sez. Un., 29/4/2015, n. 8620. Cfr. altresì Cass., 29/11/2018, n. 30838; Cass., 19/2/2016, n. 3257; Cass., 21/7/1976, n. 2881)". Ipotesi, quest'ultima, ristretta ai casi di "mezzo non rientrante tra i veicoli disciplinati dal codice della strada" (ad esempio, i mezzi stabilmente impossibilitati a muoversi, come può essere un veicolo ormai privo di ruote e ridotto a un rottame ovvero anche una macchina operatrice che sia fissata su un basamento) ovvero di "utilizzazione anomala del veicolo, non conforme alle sue caratteristiche e alla sua funzione abituale, come allorquando venga ad esempio utilizzato come arma per investire e uccidere persone" (cfr. Cass., Sez. Un., n. 21983/2021).

2.7.5 Tale orientamento della giurisprudenza di legittimità, volto a dare continuità all'interpretazione estensiva dell'art. 122 cod. ass. priv., si pone in linea con quello emerso nella giurisprudenza comunitaria e può dirsi oramai consolidato (conf., tra le altre, Cass. n. 9948/2022; Cass. n. 12554/2022; Cass. n. 30723/2022; Cass. n. 25466/2023; Cass. n. 26161/2024; Cass. n. 6373/2025; Cass. n. 26712/2025).

2.8 Nel solco tracciato dalla evoluzione giurisprudenziale in materia, si innesta la più recente direttiva 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2021, di modifica della direttiva 2009/103/CE, che - per quanto interessa in questa sede - ha riformulato l'art. 1, punto 1, nel senso che per «veicolo» si deve intendere «a) qualsiasi autoveicolo azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo ma non su rotaia, con: i) una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h; o ii) un peso netto massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h; b) qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo di cui alla lettera a), a prescindere che sia ad esso agganciato o meno» ed inserito l'art. 1 bis, a norma del quale per «uso del veicolo» deve intendersi «ogni utilizzo di un veicolo che sia conforme alla funzione

del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente, a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento;».

Come accennato, detta direttiva è stata recepita dal D.lgs. 22 novembre 2023, n. 184, che ha modificato l'art. 122, comma 1, cod. ass. priv. (in vigore dal 23.12.2023), il quale risulta oggi così formulato: «1. Sono soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile i veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), qualora utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente»; la novella ha aggiunto, altresì, tre nuovi commi all'art. 122 cod. ass. priv., in particolare il comma 1-bis, che specifica che «La disposizione di cui al comma 1 si applica a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento», ed il comma 1-ter, prima parte, che dispone che «L'obbligo di cui al comma 1 riguarda anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni.».

Significativa anche l'introduzione del nuovo art. 122 bis cod. ass. priv., che stabilisce le “deroghe” all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile per i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione nonché quelli il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, in forza di una misura adottata dall'autorità competente conformemente alla normativa vigente, o anche quando il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto, nonché quando il suo utilizzo è stato volontariamente sospeso dal proprietario in seguito ad una formale comunicazione all'impresa di assicurazione ai sensi del DPR n. 445/2000.

2.9 Alla luce di tutto quanto precede, preso atto che il criterio decisivo ai fini della determinazione dell'ambito della copertura assicurativa obbligatoria per la r.c.a. deve rinvenirsi, in conformità al diritto europeo come interpretato dalla giurisprudenza eurounitaria (Cass., Sez. Un., n. 29183/2021), nell'uso del veicolo “conforme alla sua funzione abituale”, allora si può dire che le modifiche interessate dal d.lgs. n. 184/2023 al Codice delle assicurazioni private - per quel che strettamente interessa in questa sede - non hanno fatto altro che recepire i principi già dettati dal diritto unionale e dalla giurisprudenza interna che, a tale diritto, si è dichiaratamente uniformata (in questo senso, v. anche Cass. pen. n. 14072/2024).

§3. Venendo alle ricadute di tali principi nel caso di specie, si ritiene che l'incidente nel corso del quale hanno perso la vita il socio della società convenuta ed il congiunto degli attori, intenti ad operare sopra il cestello della piattaforma elevatrice montata sull'autocarro Iveco, targato e perciò abilitato a circolare, rientri nel concetto di danno da “circolazione” e sia quindi soggetto alla assicurazione obbligatoria r.c.a.

3.1 In base alla ricostruzione del fatto e alle risultanze della perizia disposta in sede penale si è avuto modo di accertare che il danno-evento è stato causato da difetti costruttivi o di manutenzione della struttura seagente (il braccio meccanico) che costituiva una parte del veicolo assicurato.

A tal proposito, non può dubitarsi che il veicolo in questione (piattaforma autocarrata) sia tale anche ai sensi del Codice della Strada, classificabile come autoveicolo per uso speciale (art. 54, lett. g C.d.S.), in quanto dotato permanentemente di un braccio articolato e di cestello per il sollevamento aereo degli operatori.

3.2 Inoltre, l'operazione di “potatura dell'albero presso cui lavorava la PLE” - come affermato dal CTU nella perizia disposta in sede penale (cfr. doc. 9 fasc. att., pag. 73) - era “operazione consentita per il tipo di macchina in uso” (la circostanza non è contestata), trattandosi, appunto, di una macchina strutturalmente munita di attrezzature utilizzate per operare e che permettono agli operatori con attrezzi di eseguire lavori temporanei fino ad una certa quota; ciò porta a ritenere che, al momento del sinistro, se ne stesse facendo un utilizzo conforme alle sue caratteristiche e alla funzione abituale del veicolo stesso.

Nel caso di specie, infatti, la manovra diretta dall'operatore sul posto in torretta (movimento del braccio e sollevamento del cestello), benché ostacolata dalla "rottura del joystick di comando dei movimenti di rotazione del braccio estensibile e del (omissis)", risulta conforme alle funzioni del veicolo, rientrando nelle attività strumentali alla relativa circolazione (fatta, per quanto innanzi detto, di movimento e di sosta) sulla strada di uso pubblico o su area ad essa parificata.

3.3 Non è, peraltro, in discussione che l'area teatro del sinistro, sita all'interno del Golf Club "Le Rovedine" nel Comune di Opera (MI), ancorché di proprietà privata, consentiva un uso conforme dell'autocarro ad uso speciale: come si evince dalle fotografie scattate nell'immediatezza dell'evento e raccolte nell'elaborato peritale più volte citato (v. in part. a pag. 5-6, 28-30, (omissis) fasc.att.), il mezzo causa del sinistro (equipaggiato con PLE e braccio estensibile pneumatico) era posizionato su terreno ed utilizzato per le operazioni di potatura di alberi ad alto fusto che elimitavano l'ampio spazio circostanze, evidentemente transitabile; attività questa conforme alla sua funzione abituale.

3.4 Per quanto occorrer possa, infine, la circostanza che il motore dell'autocarro fosse acceso o meno al momento in cui si è verificato l'incidente, non è determinante nella risoluzione della questione in disamina (v., in tal senso, (omissis) UE, 15 novembre 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, p. 39 e la giurisprudenza ivi citata).

3.5 Pertanto, alla luce dei principi di diritti enunciati dalle Sezioni Unite in materia, deve ritenersi che l'evento mortale cagionato dalla rottura "per fatica" del braccio estensibile primario della piattaforma montata sull'autocarro Iveco, durante le operazioni funzionali all'arresto del veicolo, rientri nella nozione di danno da circolazione stradale, quale assunta dall'art. 2054 c.c., venendo in rilievo la responsabilità della società proprietaria del mezzo per i danni derivati da vizi di costruzione o da difetto di manutenzione del veicolo stesso (considerato in tutte le sue componenti), di cui all'ultimo comma dell'art. 2054 c.c., con la conseguente estensione della copertura assicurativa per la r.c.a. prestata, nella specie, da Controparte_1 Tra l'altro, non vi è alcuna prova che detto uso speciale del veicolo assicurato risultasse escluso dal contratto assicurativo stipulato con CP_1, al contrario appearing coperti dalla garanzia r.c. auto (v. doc. informativo sub. doc. 11 fasc.att.) anche i danni causati a terzi "dall'esercizio di carico da terra sul veicolo e viceversa eseguite (...) con mezzi o dispositivi meccanici purché stabilmente installati sul veicolo stesso".

3.6 Gli argomenti difensivi contrari sostenuti dalla compagnia convenuta, pur apprezzabili sotto il profilo ricostruttivo della materia, conducono a conclusioni generali non sufficientemente persuasive e comunque non condivise, nel caso specifico, da questo Tribunale.

3.7 In particolare, non convince il richiamo alle pronunce della (omissis) UE, Grande sezione, del 28 novembre 2017, causa C-514/16 (omissis) e (omissis) UE del 20 dicembre 2017 causa C-334/16, To.Je., già menzionate, al fine di sostenere che la funzione abituale del veicolo non è altro che l'utilizzo del veicolo come "mezzo di trasporto" e non come "macchina da lavoro", di modo che dovrebbero essere escluse dal concetto di circolazione le ipotesi in cui il sinistro avvenga durante lo svolgimento, da parte del veicolo, di una operazione speciale, quale strumento di lavoro.

Infatti, nella prima sentenza si è escluso che rientrasse nella nozione di «circolazione dei veicoli», ai sensi dell'art. 3 della direttiva 2009/103, una situazione in cui un trattore agricolo, che aveva causato l'incidente, stava funzionando solo quale forza motrice necessaria per azionare la pompa di un polverizzatore d'erbicida, senza che vi fosse alcuna operatività come macchina in movimento: in quel caso, dunque, la macchina non funzionava quale mezzo di trasporto, non già perché macchina da lavoro, bensì per il tipo di funzione cui era addetta (così anche Cass. pen. n. 14072/2024); nella seconda sentenza la Corte di Giustizia ha chiarito che l'art. 3, comma 1, della direttiva citata, deve essere interpretato nel senso che la sua nozione di «circolazione dei veicoli» non è limitata ad ipotesi di circolazione

stradale, vale a dire circolazione sulla pubblica via, ma che in tale nozione rientra qualunque uso di un veicolo che sia conforme alla funzione abituale dello stesso.

3.8 D'altronde, le stesse Sezioni Unite della Suprema Corte con la sentenza più recente del 2021, nel dettare i principi di cui si è detto, si sono confrontate con entrambe le sentenze su indicate, senza ritenere affatto riemersa, ancorché implicitamente, la necessità di un distinguo tra veicoli mono e polifunzionali.

Anche le Sezioni Unite n. 8620 del 2015, come detto, avevano affermato che nella categoria dei veicoli per i quali opera la garanzia assicurativa obbligatoria da r.c.a. rientrano anche le "macchine operatrici", descritte nell'art. 58 C.d.S. e idonee a circolare per strada ai sensi dell'art. 114 dello stesso Codice e che solo i mezzi stabilmente impossibilitati a muoversi (come può essere una macchina operatrice che sia fissata su un basamento) non assurgono al concetto di "veicolo", con conseguente inoperatività della garanzia diretta del terzo danneggiato.

3.9 Non si può trascurare che, sul piano interpretativo, neppure può incidere quanto suggerito da una circolare ministeriale (la difesa di CP_1 riporta, infatti, alcuni passaggi della Circolare n. 4054/2024 del Ministero dell'Interno, senza tuttavia produrla in causa), trattandosi pur sempre di un atto amministrativo non provvedimentale, che non contiene norme di diritto, bensì disposizioni di indirizzo uniforme interno all'amministrazione da cui promanano (cfr. Cass. n. 23524/2024).

Inoltre, la circolare menzionata farebbe comunque riferimento ad una interpretazione del dettato normativo novellato dal d.lgs. n. 184 del 2023, non applicabile al caso di specie.

3.10 Si deve tuttavia osservare, per completezza di ragionamento, che una interpretazione della normativa che, ai fini dell'operatività o meno della copertura assicurativa della r.c.a., privilegi i diversi singoli "momenti funzionali" che un veicolo (che sia tale per il C.d.S.) si trovi a svolgere al momento dell'incidente (a volte anche più di uno e persino contemporaneamente), si pone in senso contrario alla concezione oggettiva di "veicolo", che resta "indifferente dall'uso che in concreto se ne faccia, sempreché esso rientri nelle caratteristiche del veicolo medesimo" (come riconosciuto dalle direttive europee e non smentito dalla giurisprudenza), nonché all'esigenza di certezza del diritto che connota la materia; oltretutto, siffatta opzione interpretativa comporterebbe un restringimento della nozione di "circolazione stradale", in contrasto con l'interpretazione più estesa di "fatto relativo alla circolazione", coerente con lo scopo legislativo di offrire tutela primaria al soggetto danneggiato dal sinistro stradale e con l'esigenza medesima che è posta a fondamento dell'intero sistema della responsabilità civile automobilistica (in questo senso, v. Cass. n. 24622/2015; Cass. n. 19368/2017).

3.11 Ciò posto e tornando al merito della fattispecie, essendo emersi dalla richiamata CTU i gravi difetti di manutenzione delle componenti ed attrezzature del mezzo, quali parti del veicolo stesso, del danno derivante dalla rottura improvvisa (per fatica) del braccio estensibile primario della PLE rimane responsabile il proprietario del veicolo, ai sensi dell'art. 2054 comma 4 c.c., indipendentemente da profili di colpa, potendo liberarsi dalla responsabilità solo provando che il nesso causale tra il cedimento ed il danno sia stato interrotto da un fattore esterno dotato di autonoma ed esclusiva efficienza causale (Cass. n. 4754/2004; Cass. n. 15179/2004; Cass. n. 11270/2014).

Ne consegue che competeva ai convenuti provare il fortuito e la non esistenza del vizio di manutenzione o costruzione; il che non è avvenuto, stante le chiare conclusioni peritali e la contumacia della Controparte_10

[...] Alla ritenuta ed accertata responsabilità esclusiva del proprietario del mezzo per l'evento mortale occorso ad Opera (MI) in data 12.04.2023, consegue la condanna in solido della stessa società e della compagnia assicuratrice del veicolo danneggiante al risarcimento del danno derivato dal sinistro in favore dei prossimi congiunti della vittima.

§4. Parte_1 e Parte_2 - rispettivamente, (omissis) e unico fratello della vittima (come da certificati di nascita e delle risultanze degli atti anagrafici dello stato di famiglia storico, (omissis) fasc.att.) - hanno chiesto il risarcimento del danno non

patrimoniale subito “iure proprio”, derivante dalla perdita del rapporto parentale in seguito al tragico evento che ha determinato (con le modalità accertate dall'espletata istruttoria e dagli atti del procedimento penale) la morte di Parte_3, constatata sul posto dal medico-legale a brevissima distanza dal sinistro.

4.1 Gli attori hanno allegato che la (omissis), ormai vedova, condivideva con i due figli “tutti i momenti più salienti della propria vita” e che, pur non convivendo con il figlio Pt_3 (che risiedeva nel Comune di Robecco Pavese), la frequentazione tra (omissis) e figlio e tra i due fratelli era assidua; hanno infatti affermato (offrendosi anche di provare, per testimoni, le riferite circostanze) che “abitando a sette chilometri di distanza”, Persona_2 si recava “quasi tutte le sere dopo il lavoro e tutte le domeniche a trovare sia la (omissis) vedova, che il fratello”, il quale “convive tuttora con la propria (omissis) e che non ha creato una propria nuova famiglia ma che ha come unico legame parentale la propria e, prima del decesso, il proprio fratello”. La morte di un figlio e di un fratello ha quindi “sconvolto irrimediabilmente l'esistenza degli attori, privandoli di un affetto fondamentale e di un punto di riferimento insostituibile”.

4.2 Ora, tali allegazioni non possono essere valutate come generiche.

Soccorre, al riguardo, la giurisprudenza della Corte di Cassazione che ha, in più occasioni, sottolineato (Cass. n. 21059/2016; Cass. n. 901/2018; Cass. n. 9196/2018) che le voci di danno non patrimoniale non rientranti nell'ambito del danno biologico, in quanto non conseguenti a lesione psico-fisica, ben possono essere definiti come “danno parentale”, attenendo alla sfera relazionale della persona, autonomamente e specificamente configurabile allorquando la sofferenza e il dolore non rimangano più allo stato intimo ma evolvano, seppure non in degenerazioni patologiche integranti il danno biologico, in pregiudizi concernenti aspetti relazionali della vita, ovvero lo sconvolgimento della vita familiare provocato dalla perdita di un congiunto, poiché il pregiudizio di tipo esistenziale consegue alla lesione dei diritti inviolabili della famiglia (artt. 2, 29e 30 Cost.).

Il danno da perdita del rapporto parentale, infatti, viene definito come quel danno che “va al di là del crudo dolore che la morte in sé di una persona cara provoca nei prossimi congiunti che le sopravvivono, concretandosi esso nel vuoto costituito dal non potere più godere della presenza e del rapporto con chi è venuto meno e perciò nell'irrimediabile distruzione di un sistema di vita basato sull'affettività, sulla condivisione, sulla rassicurante quotidianità dei rapporti tra moglie e marito, tra e figlio, tra fratello e fratello, nel non poter più fare ciò che per anni si è fatto, nonché nell'alterazione che una scomparsa del genere inevitabilmente produce anche nelle relazioni tra i superstiti” (cfr. Cass. n. 10107/2011; conf. Cass. n. 9196/2018; Cass. n. 1473/2025). Il danno subito dai congiunti della vittima dà quindi luogo ad un danno “non riflesso, ma diretto, consistente non solo nel possibile sconvolgimento delle abitudini di vita, ma anche nella sofferenza d'animo interiore” (così Cass. n. 7748/2020).

4.3 Tali conseguenze pregiudizievoli derivanti dalla morte di un parente o di una persona cara, sono aperte a qualunque mezzo di prova, anche per presunzioni.

Più precisamente, fermo restando che il danno parentale non è rinvenibile “in re ipsa” (Cass. n. 14931/2012; Cass. n. 907/2018), non v'è dubbio che spetti alla vittima dell'illecito altrui dimostrare i fatti costitutivi della propria pretesa e, dunque, l'esistenza del pregiudizio subito: onere di allegazione che in alcuni casi, e specialmente per i membri della c.d. famiglia nucleare, potrà essere soddisfatto anche ricorrendo a presunzioni semplici, ovvero invocando massime di esperienza e l'id quod plerumque accidit (cfr. Cass. n. 3637/2018).

Nel caso di morte di un prossimo congiunto (coniuge, genitore, figlio, fratello), è insegnamento costante della Suprema Corte quello secondo cui l'esistenza stessa del rapporto di parentela fa presumere, secondo l'id quod plerumque accidit, la sofferenza del familiare superstite, giacché tale conseguenza è per comune esperienza e, di norma, connaturale all'essere umano (cfr. Cass. n. 26140/2023; Cass. n. 25541/2022; Cass. n. 11212/2019; Cass. n. 31950/2018; Cass. n. 12146/2016).

Invero, "l'uccisione di una persona fa presumere da sola, ex art. 2727 c.c., una conseguente sofferenza morale in capo ai genitori, al coniuge, ai figli od ai fratelli della vittima, a nulla rilevando né che la vittima ed il superstite non convivessero, né che fossero distanti (circostanze, queste ultime, le quali potranno essere valutate ai fini del quantum debeatur)" (cfr. Cass. n. 3904/2025).

In altri termini, posto che il danno da perdita del congiunto può essere presunto dall'esistenza del solo legame parentale, non assume rilievo dirimente il fatto che la vittima ed il superstite non convivessero o che fossero distanti (v. Cass. n. 5769/2024); la circostanza della convivenza va considerata "quale misura, ma non requisito indispensabile, né connotato minimo di esistenza, per la valutazione del danno parentale" (v. Cass. n. 21760/2025).

Rileva, pertanto, il vincolo affettivo particolarmente intenso, per cui sulla liquidazione del danno da perdita del rapporto parentale incide la dimostrazione, da parte del danneggiato, dell'effettività, della consistenza e della intensità della relazione affettiva con il congiunto che sia deceduto.

4.4 Spetterà, poi, al giudice del merito verificare, in base alle evidenze probatorie acquisite, se sussistano uno o entrambi i profili di cui si compone l'unitario danno non patrimoniale subito dal prossimo congiunto e, cioè, l'interiore sofferenza morale soggettiva e quella riflessa sul piano dinamico-relazionale, nonché ad apprezzare la gravità ed effettiva entità del danno in considerazione dei concreti rapporti col congiunto, anche ricorrendo ad elementi presuntivi quali la maggiore o minore prossimità del legame parentale, la qualità dei legami affettivi (anche se al di fuori di una configurazione formale), la sopravvivenza di altri congiunti, la convivenza o meno col danneggiato, l'età delle parti ed ogni altra circostanza del caso (cfr. Cass. n. 26140/2023).

4.5 Naturalmente, trattandosi di una "praesumptio hominis" (che ammette la prova contraria), sarà sempre possibile per il convenuto dedurre e provare l'esistenza di circostanze concrete dimostrative dell'assenza di un legame affettivo tra vittima e superstite (Cass. n. 3637/2018).

Nei casi suddetti è pertanto "onere del convenuto provare che vittima e superstite fossero tra loro indifferenti o in odio, e che di conseguenza la morte della prima non abbia causato pregiudizi non patrimoniali di sorta al secondo" (cfr. Cass. n. 3767/2018; in senso conforme, v. Cass. n. 5452/2020; Cass. n. 25541/2022; Cass. n. 5769/2024; Cass. n. 3904/2025; da ultimo, Cass. n. 28255/2025).

4.6 Riguardata in questi termini, la domanda di risarcimento del danno non patrimoniale da perdita del rapporto parentale merita senz'altro accoglimento.

Deve ritenersi anzitutto incontestato, oltre che provato documentalmente, il rapporto di filiazione e di fratellanza con la vittima.

In secondo luogo, gli attori non si sono limitate a richiamare il rapporto di parentela, ma hanno allegato l'esistenza di un concreto legame affettivo tra (omissis) e figlio e tra i due fratelli, di tal che si presume che, per entrambi, la morte del prossimo congiunto sia stata motivo di rilevante sofferenza. In terzo luogo, la mera distanza geografica (breve) dei luoghi in cui i congiunti conducevano nel quotidiano le rispettive vite, non è certo sufficiente a negare rilievo e valore agli elementi presuntivi sopra indicati (tanto più che, in certi casi, la lontananza rafforza i legami, "a misura che la mancanza della persona cara acuisce il desiderio di vederla"; così Cass. n. 3767/2018).

4.7 Nulla è stato eccepito e provato dai convenuti per smentire l'affetto e la vicinanza familiare che i già indicati elementi lasciano presumere.

4.8 Alla luce di ciò, il Tribunale ritiene accertata, in forza delle risultanze probatorie e allegatorie, la spettanza del risarcimento del danno non patrimoniale a favore di entrambi gli attori.

§5. Passando alla quantificazione del danno, occorre richiamare l'orientamento più recente della giurisprudenza di legittimità.

5.1 Infatti, a partire da Cass., sez. III, 21 aprile 2021, n. 10579, è stato affermato che “in tema di liquidazione equitativa del danno non patrimoniale, al fine di garantire non solo un'adeguata valutazione delle circostanze del caso concreto, ma anche l'uniformità di giudizio in casi analoghi, il danno da perdita del rapporto parentale deve essere liquidato seguendo una tabella basata sul "sistema a punti", che preveda, oltre all'adozione del criterio a punto, l'estrazione del valore medio del punto dai precedenti, la modularità e l'elencazione delle circostanze di fatto rilevanti, tra le quali, indefettibilmente, l'età della vittima, l'età del superstite, il grado di parentela e la convivenza, nonché l'indicazione dei relativi punteggi, con la possibilità di applicare sull'importo finale dei correttivi in ragione della particolarità della situazione, salvo che l'eccezionalità del caso non imponga, fornendone adeguata motivazione, una liquidazione del danno senza fare ricorso a tale tabella” (per le succ. conf., v. Cass. n. 26300/2021; Cass. n. 20292/2022; Cass. n. 37009/2022; Cass. n. 5948/2023; Cass. n. 2239/2024; Cass. n. 6026/2025; Cass. n. 21760/2025).

Questo nuovo orientamento (come ricorda, da ultimo, Cass. n. 28255/2025, in motiv. p. 2.2) ha propiziato l'adeguamento delle tabelle milanesi nel 2022, nel cui documento di accompagnamento è stato chiarito che non si tratta di nuove tabelle, ma di una variante basata su un “sistema a punti”.

5.2 Tali tabelle prevedono un punteggio da attribuire in maniera fissa per i primi quattro parametri [a) l'età della vittima primaria, b) l'età della vittima secondaria, c) la convivenza tra le due, d) la sopravvivenza di altri congiunti] nonché un numero di punti variabile (fino a 30) da attribuire per il quinto parametro (e) della “qualità ed intensità della relazione affettiva che caratterizzava lo specifico rapporto parentale perduto”, tenuto conto sia delle circostanze obiettive di cui ai parametri che precedono e delle conseguenziali valutazioni presuntive, sia di ulteriori circostanze di fatto purché allegate e provate.

Il valore-punto è determinato dividendo per 100 il valore monetario massimo previsto dalle due tabelle milanesi per la liquidazione del rispettivo danno parentale: per la perdita del parente di primo grado/coniuge ed assimilati il valore-punto nell'anno 2022 era pari ad € 3.365,00 (€ 336.500,00: 100) e per la perdita del parente di secondo grado (nipote/fratello) il valore punto era pari ad € 1.461,20 (€ 146.120,00: 100).

Secondo quanto si legge nella relazione illustrativa, poi, il valore del punto è determinato sulla base delle risultanze del monitoraggio di circa seicento sentenze, emesse dalla giurisprudenza di merito in tema di liquidazione di tale tipologia di danno, prevedendo poi che i punti astrattamente attribuibili siano maggiori di 100 (118 e 116 rispettivamente) con un “cap” pari al valore monetario massimo della “forbice” delle precedenti tabelle, consentendo in tal modo la liquidazione del massimo valore risarcitorio in diverse ipotesi e non in un solo caso, salva sempre la ricorrenza di circostanze eccezionali.

5.3 Alla delle modifiche ed integrazioni apportate alla tabella, la Suprema Corte ha in seguito riconosciuto che “le tabelle di Milano pubblicate nel giugno del 2022 costituiscono idoneo criterio per la liquidazione equitativa del danno da perdita del rapporto parentale, in quanto fondate su un sistema “a punto variabile” (il cui valore base è stato ricavato muovendo da quelli previsti dalla precedente formulazione “a forbice”) che prevede l'attribuzione dei punti in funzione dei cinque parametri corrispondenti all'età della vittima primaria e secondaria, alla convivenza tra le stesse, alla sopravvivenza di altri congiunti e alla qualità e intensità della specifica relazione affettiva perduta, ferma restando la possibilità, per il giudice di merito, di discostarsene procedendo a una valutazione equitativa “pura”, purché sorretta da adeguata motivazione” (cfr. Cass., 37009/2022; conf. Cass. n. 13540/2023).

5.4 Possono pertanto prendersi a riferimento, nella liquidazione equitativa del danno in esame, le tabelle del Tribunale di Milano integrate con il “sistema a punti”, in quanto conformi con i principi dettati dalle richiamate pronunce di legittimità.

Poiché la liquidazione del danno non patrimoniale avvenire sulla base delle tabelle “vigenti al tempo della decisione” (Cass. n. 13269/2020), nel caso di specie deve trovare applicazione la tabella milanese integrata a punti per la liquidazione del danno non patrimoniale perdita del rapporto parentale pubblicata il 05.06.2024 (ed. 2024), con i valori monetari aggiornati agli indici ISTAT sul costo della vita alla data del 01.01.2024.

5.5 Nella specie, il congiunto Parte_3 (data di nascita: (omissis); data di morte: (omissis)) è deceduto all'età di 51 anni, quando la Parte_1 (data di nascita: (omissis)) aveva 76 anni ed il fratello Parte_2 (data di nascita:) aveva 45 anni.

È pacifica l'assenza della convivenza con la vittima primaria e che, all'interno del nucleo familiare di origine, siano rimasti (omissis) e figlio, stante la premorienza del padre e marito.

5.6 Orbene, in base ai dati acquisiti relativamente ai primi quattro parametri “oggettivi” di liquidazione, si ottengono seguenti punteggi:

- per la (omissis) di 76 anni (12 punti), non convivente (0 punti), che perde il figlio di 51 anni (18 punti), restando in vita un solo figlio (14 punti), si ottiene una somma di 44 punti;

- per il fratello di 45 anni (14 punti), non convivente (0 punti), che perde il fratello di 51 anni (12 punti), restando in vita solo la (omissis) (14 punti), si ottiene una somma di 40 punti.

5.7 Quanto alla quinta circostanza, di natura “soggettiva”, sono previsti fino a 30 punti (dove la media si attesta a 15 punti) da attribuirsi tenuto conto della “qualità ed intensità della relazione affettiva che caratterizzava lo specifico rapporto parentale perduto”, sia in termini di sofferenza interiore patita (da provare anche in via presuntiva) sia di stravolgimento della vita della vittima secondaria (dimensione dinamico-relazionale).

Per ciò che concerne la posizione del genitore della vittima, l'assenza del rapporto di convivenza, come detto, non inficia la presunzione della esistenza di un legame con il figlio primogenito caratterizzato da una certa intensità e da un legame solido e mai abbandonato. Anche per il fratello minore, convivente con la (omissis), la frequentazione non quotidiana con la vittima deve ritenersi fisiologica e rientrante nell'ordinario.

A ciò si aggiunga che le tragiche modalità di verifica dell'accaduto, con la morte improvvisa del prossimo congiunto, sono di per sé sufficienti a dimostrare (in via presuntiva) la sofferenza da entrambi provata alla notizia della perdita del proprio caro. Sotto il profilo dinamico-relazionale, si ritiene più grave per una (omissis) vedova, giunta ormai alla terza età, dover sopportare l'idea di sopravvivere alla morte del proprio figlio.

5.8 In linea con le richiamate circostanze fattuali, per il parametro in valutazione si ritiene equo e congruo attribuire i seguenti punteggi:

- 20 punti per la (omissis);

- 15 punti per il fratello.

5.9 Si ottiene, quindi, un punteggio finale pari a 64 punti per la (omissis) e a 55 punti per il fratello che, moltiplicati per il valore del punto tabellare di riferimento (ed. 2024), determinano la liquidazione di un importo pari a complessivi € 250.304,00 in favore di complessivi € 93.390,00 in favore di Parte_1 ed a Parte_2 .

5.10 Pur risultando gli importi leggermente superiori alle cifre indicate dagli attori con l'atto introduttivo e nelle conclusioni rassegnate in epigrafe, essi possono comunque essere riconosciuti integralmente e per quanto di ragione, senza con ciò oltrepassare la domanda, atteso che le espressioni adoperate con la clausola “o quelle [ndr. somme] che saranno ritenute eque in corso di causa”, “o delle somme che saranno ritenute di giustizia”, secondo il costante orientamento giurisprudenziale, lungi dall'avere un contenuto meramente formale (come altre consimili), manifestano la ragionevole incertezza della parte sull'ammontare del danno effettivamente da liquidarsi e hanno lo scopo di consentire al giudice di

provvedere alla giusta liquidazione del danno senza essere vincolato all'ammontare della somma determinata che venga indicata, in via esclusiva, nelle conclusioni specifiche (cfr. Cass. n. 2641/2006; Cass. n. 22330/2017).

Peraltro, la quantificazione del danno non patrimoniale con i precedenti risultati dipende dalla doverosa applicazione della tabella milanese ai valori monetari aggiornati ed è stata svolta in assenza di una specifica istruttoria atta a cristallizzare, nel corso del processo, il quantum effettivamente dovuto.

5.11 In merito agli accessori, sulle somme riconosciute a titolo di risarcimento del danno, aventi natura di debito di valore, devono riconoscersi - in applicazione dei noti principi fissati da Cass. civ. Sez. Unite, 17.02.1995, n. 1712 - sia la rivalutazione monetaria secondo gli indici Istat, sia gli interessi c.d. compensativi, questi ultimi calcolati al saggio legale sulla somma devalutata dalla data dell'evento (morte del congiunto) e quindi annualmente rivalutata sulla base dei medesimi indici fino alla data della presente sentenza.

A decorrere dalla liquidazione, ossia dalla pubblicazione della presente sentenza, l'obbligazione risarcitoria si trasforma in debito di valuta e non più di valore, sicché sulle somme liquidate andranno riconosciuti gli interessi ex art. 1284 c.c. a decorrere dalla presente sentenza fino al soddisfo (cfr. Cass. n. 16815/2018).

§6. Le spese del giudizio seguono la soccombenza dei convenuti ex art. 91 c.p.c. e sono liquidate come nel dispositivo, secondo i parametri di cui al D.M. 55/2014 e s.m. dal D.M. 147/2022, in misura non superiore alle somme specificamente indicate nella nota spese depositata dalla parte vittoriosa (cfr. Cass. n. 14198/2022, secondo la quale "la nota spese, ex art. 75 disp. att. c.p.c., funge anche da limite al potere del giudice di liquidazione dei compensi alla parte vittoriosa, secondo un orientamento giurisprudenziale ormai consolidato, secondo il quale, quando la parte presenta detta nota, secondo quanto è previsto dall'art. 75 disp. att. c.p.c., specificando la somma domandata, il giudice non può attribuire alla parte, a titolo di rimborso delle spese, una somma di entità superiore"), con distrazione in favore del procuratore Avv. (omissis), dichiaratosi antistatario.

P.Q.M.

Il Tribunale in composizione monocratica, definitivamente pronunciando, ogni diversa istanza ed eccezione disattesa o assorbita, così dispone:

- accertata la responsabilità esclusiva di Controparte_2 quale proprietaria del veicolo ad uso speciale targato (omissis), assicurato per la r.c. auto con Controparte_1 nella causazione del sinistro mortale occorso ad [...] Parte_3 in data 12.04.2023, condanna Controparte_2 [...] e Controparte_1 in solido tra loro, al pagamento della somma di € 250.304,00 in favore di Parte_1 e della somma di € 93.390,00 in favore di Parte_2 [...], a titolo di risarcimento del danno da perdita del rapporto parentale, oltre interessi e rivalutazione con i criteri indicati in motivazione, nonché oltre interessi legali sulle somme così risultanti dalla data di pubblicazione della presente sentenza fino al soddisfo;
- condanna le parti convenute soccombenti al rimborso delle spese processuali in favore delle parti attrici vittoriose, che si liquidano in € 1.241,00 per spese esenti, € 10.300,00 per compensi come da nota spese (di cui: € 3.000,00 fase studio; € 1.300,00 fase intr.; € 3.000,00 fase tratt.; € 3.000,00 fase dec.), oltre 15% rimb.forf. per spese generali, IVA e CPA se dovute come per legge, con pagamento distratto al procuratore antistatario.

Così è deciso in Pavia, lì 8 novembre 2025