



REPUBBLICA ITALIANA
TRIBUNALE DI ROMA
SEZIONE XVII TRIBUNALE DELLE IMPRESE

Il Tribunale di Roma, nelle persone dei componenti:

Dott.ssa	Claudia Pedrelli	Presidente
Dott.	Fausto Basile	Giudice
Dott.	Vittorio Carlomagno	Giudice rel.

a scioglimento della riserva presa all'udienza del 14.10.22, ha pronunciato la seguente

ORDINANZA

nella causa iscritta al n. 21595/22, avente per oggetto: ricorso ex art. 840 bis e 840 ter c.p.c., introdotti dalla legge 12 aprile 2019, n. 31, recante disposizioni in materia di azione di classe,

TRA

SANSA Ferruccio, nato a Savona il 9/9/1968, C.F. SNSFRC68P09I480V,
CENTI Roberto, nato a La Spezia, il 26/9/1958, C.F. CNTRRT58P26E463N,
rappresentati e difesi dall'avv. Mattia Crucoli,

RICORRENTI

E

AUTOSTRADe PER L'ITALIA S.p.a., con sede legale in Roma, via A. Bergamini n. 50, C.F. e P.IVA 07516911000, rappresentata e difesa dagli avv.ti prof. Ugo Ruffolo, Giuseppe Lombardi, prof. Andrea Zoppini,

RESISTENTE

I sigg. Sansa e Centi, dichiarando di agire in proprio quali cittadini residenti nella Regione Liguria ed anche, occorrendo, nella qualità di membri del Consiglio Regionale della Regione Liguria, hanno proposto, con ricorso ex artt. 840 bis e 840 ter c.p.c., una azione di classe, deducendo la condotta inadempiente e comunque lesiva posta in essere da Autostrade per l'Italia, di violazione degli obblighi di mantenimento della qualità del servizio autostradale e l'omessa manutenzione della porzione di autostrade liguri in concessione, con particolare riferimento al crollo del viadotto sul torrente Polcevera (noto alle cronache come Ponte Morandi), avvenuto il 14 agosto 2018, finalizzata alla condanna della medesima società al risarcimento ex artt. 2051 e 2043 c.c. dei danni patrimoniali e non patrimoniali patiti e patienti da tutti i cittadini maggiorenni residenti o dimoranti nella Regione Liguria a far data dal 14.08.2018 *sub specie* di aumento del costo della vita, deprezzamento degli immobili e pregiudizi ad esso correlati, diminuzione del PIL

regionale, peggioramento degli indici di benessere e della qualità della vita della popolazione residente e di ogni altro danno non patrimoniale conseguente alle condotte lesive sopra indicate.

Con decreto del presidente della sezione è stata fissata l'udienza di discussione orale ex art. 840 ter terzo comma c.p.c. dinanzi al collegio.

Instaurato il contraddittorio si è costituita Autostrade per l'Italia, la quale ha eccepito:

l'inammissibilità del ricorso ex art. 7 della legge 12 aprile 2019 n. 31, che limita l'applicazione della nuova disciplina dell'azione di classe alle condotte illecite poste in essere successivamente alla data della sua entrata in vigore;

il difetto di legittimazione attiva e di interesse ad agire in capo ai ricorrenti, affermando che il rapporto di rappresentanza politica non comporta un potere rappresentativo in senso proprio e che non deducono un pregiudizio specifico da loro individualmente patito;

l'assenza in capo ai ricorrenti ed a tutti i membri della classe individuata di un interesse personale giuridicamente protetto in base alle norme sostanziali invocate nel ricorso;

la carenza di idonea allegazione degli elementi costitutivi dell'azione, sia riguardo alle condotte illecite ascritte alla resistente, sia ai danni lamentati, sia ancora al nesso di causalità fra le condotte ed i danni;

l'assenza di omogeneità dei diritti individuali azionati, sostenendo che, vertendosi in materia di responsabilità extracontrattuale, si tratterebbe di diritti eterodeterminati, in quanto tali dipendenti dal fatto costitutivo generatore, comprensivo di condotta, danno, nesso di causalità, che si assume sia diverso per ciascun titolare del diritto, e che anche le condotte imputate ad Autostrade per l'Italia sono plurime, ciascuna in astratto idonea in modo diverso dalle altre ed autonomo di produrre un danno;

l'inesistenza di una classe omogenea in considerazione della diversità di stile di vita, zona di residenza, reddito, condizioni economiche fra tutti gli appartenenti alla pretesa classe;

l'inidoneità dei proponenti a curare adeguatamente l'interesse della classe ai sensi dell'art. 840 ter comma 4° lett. d) c.p.c.;

la manifesta insussistenza a degli elementi costitutivi della propria responsabilità.

All'udienza parte ricorrente ha insistito per la declaratoria di ammissibilità dell'azione di classe e per la fissazione del termine per l'adesione, mentre parte resistente ha insistito per la sua inammissibilità ed infondatezza, ed il collegio si è riservato.

L'art. 7 della legge 12 aprile 2019 , n. 31, rubricato "Entrata in vigore", dispone:

"1. Al fine di consentire al Ministero della giustizia di predisporre le necessarie modifiche dei sistemi informativi per permettere il compimento delle attività processuali con modalità telematiche, le disposizioni di cui alla presente legge entrano in vigore decorsi venticinque mesi dalla pubblicazione della medesima legge nella Gazzetta Ufficiale.

2. Le disposizioni della presente legge si applicano alle condotte illecite poste in essere successivamente alla data della sua entrata in vigore. Alle condotte illecite poste in essere precedentemente continuano ad applicarsi le disposizioni vigenti prima della medesima data di entrata in vigore."

In virtù di questa disposizione normativa la nuova disciplina è entrata in vigore il 19 maggio 2021.

La nuova disciplina dell'azione di classe, come è noto, ha innovato sia la procedura sia i suoi presupposti sostanziali di ammissibilità, sopprimendo i limiti oggettivi in precedenza previsti dall'art. 140 bis del Codice del Consumo. Così la tutela dei diritti individuali dei componenti della classe, nell'ambito dei rapporti contrattuali, non è più limitata ai soli "rapporti di consumo" (art. 140 bis, comma 2, lett. a), potendo oggi comprendere anche i rapporti fra imprese e, nell'ambito dei rapporti extracontrattuali, non è più limitata alla responsabilità del produttore e a quella delle imprese autrici di pratiche commerciali scorrette o di comportamenti anticoncorrenziali (art. 140 bis, comma 2, lett. b e c). La nuova azione di classe pertanto può trovare applicazione in ogni ambito nel quale un'impresa o un gestore di servizi pubblici o di pubblica utilità pongano in essere comportamenti illeciti plurioffensivi, dando così vita a una "classe" di soggetti danneggiati. Ne consegue che l'individuazione della disciplina applicabile *ratione temporis* non incide sul rito soltanto ma sulla stessa ammissibilità in astratto dell'azione di classe in esame che, vertendo in materia di responsabilità extracontrattuale di un gestore di un servizio pubblico, è subordinata all'applicabilità del nuovo regime.

Il legislatore ha chiaramente inteso escludere le condotte anteriori dalla nuova disciplina; questa scelta, come è stato osservato, oltre ad essere legittima, essendo la retroattività della norme processuali costituzionalmente consentita ma non imposta, appare giustificata dalla sua funzione di deterrenza nei confronti delle imprese, certamente non attuabile con riferimento a condotte pregresse, e dall'esigenza di offrire ai potenziali destinatari dell'azione di classe un margine di tempo ragionevole per adeguarsi alle nuove disposizioni, predisponendo al proprio interno dei

presidi che possano eliminare o ridurre il rischio di compiere illeciti plurioffensivi. Queste medesime finalità danno ragione della scelta, che emerge con chiarezza dalla lettera della norma, di dare rilievo esclusivo alla data della condotta, e della conseguente irrilevanza della data di insorgenza del diritto al risarcimento.

Secondo parte resistente anche nel caso che la condotta illecita imputata ad Autostrade per l'Italia comprenda il crollo del ponte Morandi e la gestione degli interventi successivi, si tratta comunque di condotte anteriori, secondo la stessa prospettazione dei ricorrenti, al 19 maggio 2021. A questo proposito la difesa di Autostrade per l'Italia sostiene che gli stessi ricorrenti affermano che gli interventi successivi sarebbero terminati ad agosto 2020, data che però è riportata nel ricorso, nell'ambito di una complessa narrativa, semplicemente come quella in cui è cessata, a seguito della ricostruzione del viadotto, la totale interruzione del traffico autostradale fra Levante e Ponente.

L'esame della prima eccezione, logicamente prioritaria, richiede la esatta individuazione dell'illecito contestato ad Autostrade per l'Italia.

Non vi è dubbio che sia contestata innanzi tutto l'inosservanza dell'obbligo di custodia e di manutenzione quale causa del crollo del viadotto (v. il par. 3 del ricorso e, ivi citate, la relazione della Commissione Ispettiva Ministeriale e le ipotesi di reato formulate dalla Procura della Repubblica di Genova).

Il ricorso prosegue denunciando il peggioramento della qualità del servizio reso da Autostrade per l'Italia in conseguenza delle pregresse generalizzate insufficienti manutenzioni e della successiva accelerazione delle stesse nel periodo 2019-2020 e poi nel periodo 2021-2023 (par. 4 e 5); in sostanza i ricorrenti deducono che, essendo venute alla luce, a seguito del crollo del viadotto e delle conseguenti indagini, ed anche a seguito di altri episodi meno gravi, le carenze della concessionaria, si è resa necessaria una intensificazione dell'attività manutentiva, che ha imposto chiusure, restringimenti di carreggiata, rallentamenti nel traffico autostradale, che hanno determinato la violazione degli obblighi di servizio gravanti su Autostrade per l'Italia; in tal senso i ricorrenti richiamano il provvedimento sanzionatorio dell'AGCM del 16/3/2021 a carico della stessa Autostrade per l'Italia.

Non pare, dalla prospettazione del ricorso, che queste situazioni siano dedotte come successive ed autonome violazioni degli obblighi manutentivi e di custodia e non piuttosto come conseguenze necessarie ed inevitabili della violazione di tali obblighi nel periodo anteriore al crollo

del viadotto Polcevera; in questo secondo senso si deve osservare che esse sono, in parte, future e quindi che non potrebbero essere dedotte come condotte illecite causative di danno ma solo quali componenti o fattori causali di un danno non ancora concretizzatosi nella sua interezza.

In sostanza i ricorrenti hanno inteso dedurre una fattispecie produttiva di responsabilità di carattere complesso, nella quale le uniche condotte colpevoli individuate con precisione sono collocate anteriormente alla data del 19 maggio 2021; comunque – il rilievo assume carattere dirimente – il cumulo di condotte anteriori e di condotte successive si porrebbe in evidente contrasto con il divieto legislativo di applicare la nuova disciplina a condotte precedenti la data indicata.

Per queste ragioni si deve concludere per l'inapplicabilità della nuova disciplina introdotta dalla legge 12 aprile 2019 n. 31 e per la conseguente inammissibilità dell'azione di classe proposta dai sigg. Sansa e Centi contro Autostrade per l'Italia. Ogni altra questione ed eccezione rimane assorbita. In considerazione della novità della disciplina normativa e della natura della controversia si reputa equa l'integrale compensazione delle spese di lite. Ritiene il collegio che le espressioni contenute nella comparsa di parte resistente, di cui i ricorrenti chiedono sia disposta la cancellazione ex art. 89 c.p.c., non travalichino in modo evidente i limiti dell'esercizio del diritto di difesa, e quindi che tale richiesta non meriti accoglimento.

P.Q.M.

dichiara inammissibile l'azione di classe proposta dai ricorrenti Sansa Ferruccio e Centi Roberto contro Autostrade per l'Italia S.p.a;

compensa integralmente le spese di lite.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del 14.10.22

IL GIUDICE ESTENSORE

Dott. Vittorio Carlomagno

IL PRESIDENTE

Dott.ssa Claudia Pedrelli