

R.G. n. 933/2021



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
LA CORTE DI APPELLO DI GENOVA
SEZIONE SECONDA CIVILE

nelle persone dei magistrati

Dott. Marcello BRUNO	- Presidente
Dott. ssa Valeria ALBINO	- Consigliere
Dott. ssa Maria Laura MORELLO	- Consigliere relatore

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

Nella causa civile d'appello avverso la sentenza N. 580/2021 del Tribunale di Imperia,
promossa da

██████████ **S.p.A.**, rappresentata e difesa dall'Avv. ██████████ ██████████ ed
elettivamente domiciliata presso il suo studio in Genova, ██████████ giusta procura
in atti.

Appellante

contro

██████████, rappresentati e difesi dall'Avv. ██████████ ed elettivamente domiciliati presso il suo studio in Imperia, Via ██████████ giusta procura in atti.

Appellati

CONCLUSIONI

Per l'appellante:

«Piaccia all'Ecc.ma Corte d'Appello, contrariis reiectis, - riformare integralmente la sentenza del Tribunale di Imperia n. 580 del 2021, depositata in cancelleria in data 8 ottobre 2021, per i motivi esposti in atto di appello e per l'effetto, respinte tutte le domande, eccezioni e difese dei Sig. ri [REDACTED] e [REDACTED] quantificare l'indennità ex art. 44 D.P.R. 327/01 in misura ridotta rispetto alla condanna contenuta nella sentenza di I grado (€ 30.570,16 oltre interessi) per effetto della corretta quantificazione del valore di mercato dell'immobile, la corretta quantificazione ed applicazione delle percentuali di riduzione e la corretta valutazione degli effetti positivi e compensativi derivanti dall'opera pubblica; - conseguentemente condannare i Sigg.ri [REDACTED] e [REDACTED] in solido a restituire a [REDACTED] tutti gli importi che risulteranno pagati in eccesso in esecuzione della sentenza di I grado, oltre interessi dalla data del pagamento al saldo; Vinte le spese e i compensi di lite di entrambi i gradi di giudizio.»

Per gli appellati:

“Piaccia alla Ecc.ma Corte di Appello di Genova – contrariis reiectis – dato atto che non si accetta il contraddittorio su domande e/o eccezioni e/o istanze nuove e/o modificate ex adverso, previe le declaratorie del caso:

A) IN VIA PRINCIPALE, accertare e dichiarare l'appello inammissibile e improcedibile, per la mancanza di “specificità” dei motivi di appello.

B) IN OGNI CASO, rigettare integralmente l'appello proposto da [REDACTED] s.p.a. avverso la sentenza del Tribunale di Imperia n. 580/2021 e tutte le domande, istanze, eccezioni avversarie, comunque, formulate, conseguentemente e per l'effetto confermare la predetta sentenza in ogni sua parte.

Con vittoria in ogni caso di spese, diritti ed onorari, cpa e iva anche di questo grado di giudizio, e fatto salvo ogni altro diritto”



SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con atto di citazione ritualmente notificato [REDACTED] convenivano in giudizio [REDACTED] S.p.A. per sentire accertare e dichiarare che l'appartamento di cui erano proprietari, per effetto dello spostamento a monte della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia e della realizzazione della nuova stazione di Imperia, subiva gravi pregiudizi, in termini ambientali, paesaggistici, di rumore e vibrazioni, con una conseguente forte svalutazione del suo valore di mercato e ne chiedevano, quindi, la condanna ad indennizzare interamente i danni permanenti subiti.

Gli attori, a sostegno della domanda, deducevano che: -in prossimità dell'appartamento di loro proprietà, sito in Imperia via [REDACTED] interno 12, erano in corso di ultimazione i lavori di raddoppio della linea ferroviaria di proprietà di [REDACTED] -l'appartamento faceva parte di un fabbricato che, distando soli 30 metri circa dal binario, si trovava nella fascia di rispetto di 30 metri di cui al DPR 753/1980; -due finestre del loro appartamento affacciavano sulla nuova linea ferroviaria; -prima della costruzione della nuova opera il loro alloggio godeva di ottime caratteristiche dal punto di vista della tranquillità, del soleggiamento e del panorama, che sono state gravemente compromesse dalla realizzazione del ponte ferroviario; -la nuova linea determinava una forte svalutazione del valore dell'immobile e che loro, in qualità di proprietari, avevano diritto di essere indennizzati per tale perdita di valore ai sensi dell'art. 44 DPR 327/2001.

Si costituiva in giudizio [REDACTED] S.p.A. contestando integralmente la domanda attorea in quanto erronea, infondata e non provata e chiedendo respingere qualsiasi domanda formulata dallo stesso in relazione all'inclusione del palazzo dove sorge il Condominio Gescal nell'ambito della fascia ferroviaria di rispetto.

Il Giudice di primo grado, istruita la causa a mezzo CTU, con l'impugnata sentenza, così statuiva: *"Condanna [REDACTED] s.p.a. al pagamento in favore degli attori della somma di € 30.570,16, oltre ad interessi legali a far data dalla pubblicazione del presente provvedimento sino al saldo. Condanna [REDACTED] al rimborso delle spese di lite, che si determinano in €. 1100,00 per la fase di studio, €. 800,00 per la fase introduttiva, €. 1100,00 per la fase di trattazione e istruttoria, €. 2100,00 per la fase decisionale, €. 604,33, per spese vive, oltre a Iva e Cpa, come da legge. Pone le spese di Ctu a carico di [REDACTED] s.p.a."*

Avverso la sentenza proponeva appello [REDACTED] chiedendo riformare integralmente la sentenza di primo grado, quantificando l'indennità in misura ridotta rispetto



alla condanna in essa contenuta e, conseguentemente, condannare [REDACTED] e [REDACTED] a restituire a [REDACTED] tutti gli importi che risulteranno pagati in eccesso in esecuzione della sentenza di I grado.

In particolare, parte appellante, lamentava: 1) nell'ambito del principio della giustizia distributiva e della quantificazione dell'indennità, il fatto che il Giudice di primo grado, nell'ottica di realizzare in concreto quel principio di giustizia distributiva che differenzia l'indennizzo ex art. 44 D.P.R. n. 327/01 dal risarcimento del danno ex art. 2043 c.c., e basandosi sulla quantificazione risultante della CTU, non aveva ben valutato le caratteristiche dell'immobile, realizzato nell'ambito di un'iniziativa di edilizia popolare, e l'andamento del mercato immobiliare, riconoscendo un indennizzo di simile importo rispetto al prezzo d'acquisto dello stesso immobile nel 1996. 2) nell'ambito dell'individuazione del valore dell'immobile l'irrituale esecuzione di indagini in assenza di contraddittorio e l'autonoma acquisizione di dati non agli atti di causa, l'applicazione di date errate rispetto a quelle indicate nel quesito; l'utilizzazione di valori OMI relativi ad immobili di categoria diversa da quella dell'immobile dell'attore; la ritenuta "recente" ristrutturazione dell'immobile; l'arbitraria mancata valorizzazione delle componenti di incremento del valore di mercato. 3) la erronea riduzione del valore commerciale dell'immobile per effetto delle "interferenze ambientali, sotto il profilo: del richiamo effettuato nella CTU all'applicazione delle "Linee Guida TAV"; della quantificazione dell'incidenza della perdita di panoramicità; dell'arbitraria inclusione del rumore stradale tra le componenti di calcolo del deprezzamento; della contrarietà alla legge e arbitrarietà del criterio di quantificazione del deprezzamento in punto rumore e vibrazioni.

Si costituivano in giudizio [REDACTED] chiedendo, in via principale, accertare e dichiarare l'appello inammissibile ed improcedibile per mancanza di "specificità" dei motivi di appello e, in ogni caso, rigettare integralmente l'appello proposto e tutte le domande, istanze ed eccezioni avversarie, confermando la sentenza di primo grado in ogni sua parte.

Il Collegio tratteneva la causa in decisione sulle conclusioni precisate dalle parti con note scritte sostitutive dell'udienza del 6.6.2023, con decorrenza dei termini dalla data di comunicazione del provvedimento.



MOTIVI DELLA DECISIONE

Giova premettere che l'art. 44 DPR 327/2001 testualmente reca: *È dovuta una indennità al proprietario del fondo che, dalla esecuzione dell'opera pubblica o di pubblica utilità, sia gravato da una servitù o subisca una permanente diminuzione di valore per la perdita o la ridotta possibilità di esercizio del diritto di proprietà.*

2. *L'indennità è calcolata senza tenere conto del pregiudizio derivante dalla perdita di una utilità economica cui il proprietario non ha diritto.*

3. *L'indennità è dovuta anche se il trasferimento della proprietà sia avvenuto per effetto dell'accordo di cessione o nei casi previsti dall'articolo 43.*

4. *Le disposizioni dei commi precedenti non si applicano per le servitù disciplinate da leggi speciali.*

5. *Non è dovuta alcuna indennità se la servitù può essere conservata o trasferita senza grave incomodo del fondo dominante o di quello servente. In tal caso l'espropriante, se non effettua direttamente le opere, rimborsa le spese necessarie per la loro esecuzione.*

6. *L'indennità può anche essere concordata fra gli interessati prima o durante la realizzazione dell'opera e delle relative misure di contenimento del danno.*

Ora, con il primo motivo d'appello l'appellante si duole del fatto che la sentenza invece di sottoporre ad accurato vaglio la situazione dell'immobile dell'attore proprio nell'ottica di realizzare in concreto quel principio di giustizia distributiva che differenzia l'indennizzo ex art. 44 dal risarcimento del danno ex art. 2043 c.c., ha dato per buona la quantificazione risultante della CTU. In concreto [REDACTED] lamenta l'erroneità della pronuncia nel riconoscere un'indennità ex art. 44 DPR 327/2001 pari al 60% del prezzo pagato nel 2000 dagli appellati per acquistare l'immobile, mentre la suddetta indennità dovrebbe realizzare unicamente un'equa distribuzione dei sacrifici dipendenti dalla realizzazione di un'opera pubblica.

Orbene, occorre premettere che l'art. 44 t.u. riguarda l'indennità dovuta al titolare del bene non espropriato. Tale indennità è dovuta al proprietario del fondo qualora dalla esecuzione dell'opera pubblica o di pubblica utilità sia gravato da una servitù o subisca una permanente diminuzione di valore per la perdita o la ridotta possibilità di esercizio del diritto di proprietà. L'indennità è calcolata senza tenere conto del pregiudizio derivante dalla perdita di una utilità economica cui il proprietario non ha diritto. L'art. 44 riproduce l'art. 46 della legge fondamentale del 1865. Come chiarito dalla pronuncia della Cassazione civile sez. I, 14/05/2018, n.11701, questa norma configura un'ipotesi di responsabilità della pubblica



amministrazione da atto lecito; infatti l'indennità non è collegata ad un fatto doloso o colposo della pubblica amministrazione, ma addirittura ad una condotta lecita della pubblica amministrazione. Pertanto, presupposti della norma sono: a) un'attività lecita della pubblica amministrazione, consistente nell'esecuzione di un'opera pubblica; b) l'imposizione di una servitù o la produzione di un danno di natura permanente che si concretizza nella perdita o nella diminuzione di un diritto; c) il nesso di causalità tra l'esecuzione dell'opera pubblica ed il danno. La norma, come del resto il suo precedente normativo (L. n. 2359 del 1865, art. 46), non dice espressamente come deve essere calcolata l'indennità per l'imposizione della servitù o per la diminuzione permanente di valore del bene non espropriato.

La Suprema Corte (Cass. civ. n. 13368/2017) si è espressa nel senso che in tema di espropriazione, l'indennizzo di cui agli artt. 46 della L. n. 2359 del 1865 e 44 del D.Lgs. n. 327 del 2001 spetta se l'opera pubblica abbia realizzato una significativa compressione del diritto di proprietà conseguente alla riduzione della capacità abitativa, che può verificarsi sia per effetto di immissioni intollerabili di rumori, vibrazioni, gas di scarico e simili, sia in tutti i casi in cui il bene subisca un'oggettiva ed apprezzabile riduzione della luminosità, panoramicità e godibilità, purché idonea a tradursi in una altrettanto oggettiva riduzione del suo valore economico.

Detto indennizzo, pertanto, è commisurato non a criteri predeterminati, come nel caso dell'indennità di esproprio, ma al (variabile) pregiudizio, effettivo ed attuale, subito dal proprietario del fondo (Cass. civ., sez. III, 3.7.2014, n. 15223).

In altre parole l'indennizzo di cui all'art. 44, D.P.R. n. 327 del 2001 deve ristorare la riduzione della capacità abitativa dovuta a immissioni intollerabili di rumori, vibrazioni, gas di scarico ed altre esalazioni direttamente provenienti dall'infrastruttura, sia in tutti i casi in cui il bene privato subisca un'oggettiva ed apprezzabile riduzione della luminosità, panoramicità e godibilità, purché idonea a tradursi in una altrettanto oggettiva riduzione del suo valore economico (cfr. Cass., Sez. I, 26.05.2017 n. 13368; Id., Sez. I, 3.07.2013 n. 16619).

Conseguentemente, il calcolo dell'indennizzo dovrebbe trarre origine dalla differenza tra il valore del bene al tempo dell'autorizzazione dell'opera e quello ad opera terminata, così da non affidarsi a criteri predeterminati, quanto piuttosto al pregiudizio effettivo e attuale subito dal proprietario del fondo (Cass. Civ., sez. III, n. 15223 del 2014 citata).

Alla luce di tali considerazioni e quindi dei criteri liquidatori da utilizzarsi, la mera valutazione, quale termine di paragone, del valore venale dell'immobile al momento dell'acquisto non spiega rilievo alcuno. A fronte di tale generica allegazione, va invece dato atto che la stessa



appellante affronta nei motivi che seguono più concretamente ed analiticamente le doglianze avverso la stima del ctu fatta propria dalla pronuncia impugnata.

Ed infatti con il secondo motivo [REDACTED] contesta l'individuazione del valore di mercato dell'immobile sotto diversi profili.

Innanzitutto l'appellante si duole del mancato coinvolgimento dei ctp da parte del ctu, che avrebbe interpellato le locali agenzie immobiliari, senza verbalizzare le dichiarazioni assunte a base della sua valutazione. Altra ragione di doglianza è il fatto che il CTU abbia autonomamente reperito ed utilizzato altri dati e documenti non agli atti (i valori "Guida Valore Casa" della FIAIP Liguria e quelli del "Borsino Immobiliare"), senza allegarli alla CTU e senza fornire alcun dettaglio delle operazioni svolte.

Ed ancora la sentenza avrebbe fatto proprio l'errore nel quale è incorso il ctu, che non ha tenuto conto delle date indicate nel quesito, infatti, invece che prendere in esame i valori immobiliari del I semestre del 2008 e del II semestre del 2016 (come indicato nel quesito) ha preso in considerazione i valori del II semestre del 2006 e del I semestre del 2018.

Con riferimento alle successive articolazioni del motivo d'appello giova evidenziare che le doglianze sono avverso le valutazioni assunte dal ctu, siccome fatte proprie dalla sentenza di primo grado.

[REDACTED] lamenta che il ctu abbia utilizzato valori OMI relativi ad immobili di categoria diversa da quella dell'immobile dell'attore.

L'appellante rileva che risulta dall'atto di citazione che l'alloggio per cui è causa rientra nella categoria catastale A/3 e che si tratta di un edificio realizzato nell'ambito di un'iniziativa di edilizia economica-popolare.

Il ctu ing. [REDACTED] ha invece utilizzato, per individuare il valore dell'immobile, valori OMI relativi alle abitazioni di "Tipo civile" (che corrispondono alla categoria catastale A/2) e non quelli per le abitazioni di "Tipo economico" (che includono gli immobili della Categoria catastale A/3). In particolare l'appellante rileva che *i parametri in base ai quali il CTU ha giustificato l'inclusione dell'appartamento del Sig. Parte appellata nella categoria OMI in cui rientrano gli immobili della categoria catastale A/2 sono privi di qualsiasi rilevanza ai fini della classificazione catastale: è infatti evidente che sia lo stato conservativo che le finiture sono caratteristiche mutevoli nel tempo ed è certamente da escludere che assumano rilevanza per l'assegnazione di una categoria catastale ad un appartamento.*

[REDACTED] sottolinea che se il ctu avesse utilizzato i criteri esatti l'indennità sarebbe inferiore di oltre un terzo rispetto a quanto indicato dal ctu.



Un altro punto nodale è la applicazione del coefficiente di vetustà, che l'appellante vorrebbe applicato nella misura di 30% in riduzione.

Venendo quindi all'esame delle doglianze, vi è da dire che con riferimento alla "riduzione del valore commerciale, il ctu a pag 9 si è così espresso: *«L'analisi del valore dell'immobile è stata effettuata riferendosi essenzialmente ai valori OMI (Osservatorio Mercato Immobiliare dell'Agenzia delle Entrate) ritenuti attendibili in quanto derivati da dati effettivi di compravendita degli atti notarili. I dati ottenuti sono stati interfacciati con i valori "Guida Valore Casa" della FIAIP Liguria, con quelli del "Borsino Immobiliare" e da ulteriori indagini presso le locali agenzie immobiliari.*

Da ultimo l'appellante lamenta l'arbitraria mancata valorizzazione delle componenti di incremento del valore di mercato. Il CTU ha concluso nel senso che l'agevolazione dei trasporti nella zona derivante dalla realizzazione delle opere in questione non apporta quindi alcuna incidenza positiva sulla valutazione dell'alloggio, come appurato dall'analisi di mercato effettuata.

La Suprema Corte con la sentenza 3197/18 ha chiarito che i valori Omi in quanto fondati su mere osservazioni e nozioni comuni non costituiscono prove tipiche, bensì danno luogo ad un valore presunto.

Né il quesito conteneva alcuna limitazione in ordine alle fonti da cui desumere la valutazione; del resto le ulteriori indagini che ne hanno sostanzialmente portato alla conferma sono state allegate alla ctu, risultano riscontrabili tramite motori di ricerca e, comunque, sono state portate a conoscenza dei ctp, come dimostrato dalle osservazioni svolte (pag 9 ctu).

Circa l'indicazione delle date, giova richiamare il quesito peritale, che indica il riferimento all'anno di costruzione del ponte ferroviario (2008) e all'inizio dell'esercizio della linea (11.12.2016) nei termini che seguono: "Il C.T.U., sulla base della documentazione prodotta in causa e di quella che lo stesso acquisirà ove indispensabile per l'espletamento del suo incarico, compiuti gli accertamenti che ritenga utili, sentiti i CTP:

- descriva lo stato dei luoghi (l'appartamento di parte attrice, il fabbricato condominiale di cui fa parte, l'area circostante lo stabile, il ponte ferroviario) prima della realizzazione del nuovo ponte ferroviario e successivamente alla sua costruzione (dal 2008) e all'inizio dell'esercizio della linea (dall'11.12.2016);
- determini quanto dista l'appartamento di proprietà di parte attrice dalla nuova opera ferroviaria;
- riferisca se in conseguenza della costruzione del nuovo ponte ferroviario (dal 2008), salvo segnalare l'esistenza di specifiche problematiche ove anche l'installazione del cantiere abbia avuto una qualche rilevanza -anno 2005-, e dell'esercizio della nuova linea ferroviaria



(11.12.2016) l'alloggio di proprietà attrice abbia subito, in via permanente, la privazione di utilità -quali la luminosità, la panoramicità, la silenziosità- che determinano la diminuzione valore commerciale;

- ai fini di cui sopra consideri anche il CTU l'eventuale sussistenza e conseguente rilevanza dell'aumento delle immissioni di rumore e di polveri, l'aumento delle vibrazioni, ed ogni altra ulteriore interferenza ambientale obiettivamente rilevabile;

- accerti quindi la riduzione del valore commerciale dell'immobile di parte attrice utilizzando quale criterio per determinare l'ammontare dell'indennizzo spettante l'art. 44 D.P.R. 327/2001, ferma restando la valutazione anche dell'incidenza nella zona dell'esistenza della nuova opera in termini di agevolazione nei trasporti.

il CTU potrà anche procedere a formulare ipotesi di stima in via alterativa, sempre specificando i criteri seguiti e secondo quanto ritenuto all'esito del confronto con i CTP.

Premesso che le date indicate non afferiscono strettamente alla valutazione del valore dell'immobile, appare del tutto condivisibile ed idonea a garantire una completa ed esaustiva analisi dei dati, con ancora maggiore compiutezza nell'accertamento dei valori, la circostanza che il ctu abbia fatto riferimento ai valori ante operam del 2006 per considerare in modo più ampio l'influenza sul valore immobiliare già dall'inizio dei lavori effettivi di costruzione dell'impalcato ferroviario. Altrettanto deve riscontrarsi, in termini di completezza dell'indagine, con riferimento alla valutazione fino al 2018, considerata l'iscrizione a ruolo della causa nel settembre 2017. Del resto nessun specifico motivo è stato dedotto dall'appellante in ordine al diverso valore di stima che ne sarebbe derivato.

Circa la categoria catastale, vi è da dire che non si tratta di parametro idoneo a vincolare l'accertamento giudiziale del valore del bene, né infatti il quesito ne aveva fatto menzione. Ciò che rileva è infatti il deprezzamento rispetto al valore che il mercato attribuisce al bene. Con riferimento all'applicazione del coefficiente di vetustà, vi è da dire che la motivazione addotta dalla sentenza alla luce degli accertamenti peritali (nel senso che *il coefficiente di vetustà nell'analisi svolta è stato applicato adottando il valore minimo della valutazione e non applicando il 10% indicato dal CTP ing. [REDACTED] percentuale utilizzata invece come coefficiente correttivo ad ulteriore decremento del valore in funzione dello stato di conservazione e manutenzione riscontrato. Si vuole comunque precisare che malgrado non siano state riscontrate ristrutturazioni attuate negli anni, non si è ravvisata una mancanza di manutenzione generale tale da rendere necessarie opere di manutenzione e riparazione rilevanti e tali da giustificare il deprezzamento del 30% indicato dal CTP*), non appare meritevole di riforma, dal momento che il motivo addotto della fessurazione nella parete del



pianerottolo e della stanza, derivanti da lievi assestamenti fondazionali, non giustifica la maggiore riduzione richiesta.

Circa da ultimo l'incremento del valore di mercato che l'immobile avrebbe avuto a seguito della realizzazione della linea ferroviaria, che è stato escluso dalla pronuncia impugnata, vi è da dire che il Tribunale ha dato rilievo agli accertamenti in concreto compiuti nel corso delle operazioni peritali. Mentre parte appellante sottolinea il fatto che la vicinanza ai mezzi di trasporto rappresenta un fattore "di aumento di valore e di appetibilità degli immobili", la cui mancata considerazione determinerebbe un ingiustificato arricchimento in capo al Parte appellata, dati di segno contrario inconfutati emergono infatti dagli accertamenti peritali. In particolar modo si evidenziano le risultanze delle analisi di mercato che escludono una valorizzazione dei fabbricati in zona.

Con il terzo motivo di appello [REDACTED] deduce l'erroneità nel calcolo della riduzione del valore commerciale dell'immobile per effetto delle "interferenze ambientali".

Il Tribunale di Imperia ha applicato al valore commerciale dell'immobile della parte appellata la percentuale di riduzione del 18.225%.

Assume l'appellante che il richiamo effettuato nella CTU all'applicazione delle "Linee Guida TAV", non sia in realtà corretto avendo il ctu stravolto le modalità applicative, in quanto uno dei principi fondamentali dei criteri di indennizzo (così come formalizzati nelle Linee Guida TAV) è quello secondo cui le percentuali di riduzione del valore vanno applicate esclusivamente ai vani ed ai locali effettivamente colpiti dall'interferenza ambientale.

Occorre richiamare gli accertamenti del ctu sul punto, non oggetto di doglianza:

L'alloggio di proprietà di parte attrice occupa i lati Sud, Est ed Ovest del 6° piano di un fabbricato condominiale in via [REDACTED] e confina a Nord con i terreni di proprietà [REDACTED] ove è stato costruito l'impalcato ferroviario e la sottostante infrastruttura stradale. L'appartamento che occupa una superficie di 125 mq. ed è composto da 7,5 vani, dotato di bagno e doppio servizio, si presenta in buono stato di conservazione; e rifiniture interne, la pavimentazione, gli infissi e gli impianti –regolamente funzionanti-sono quelli originariamente realizzati all'epoca della costruzione negli anni '60; l'esposizione a Sud è incontrastata, mentre due finestre a Nord e a Est si affacciano sull'infrastruttura ferroviaria con veduta laterale sul ponte e sui binari, dai quali distano circa 25 metri.

1. La privazione di utilità che incide sul valore commerciale sotto il profilo della perdita di luminosità, panoramicità e inquinamento luminoso invero è stata valutata di ctu e, lo si ripete, fatta propria dalle statuizioni di primo grado, in maniera corretta. Si riportano per maggiore comprensione in proposito le chiare ed esaustive considerazioni della ctu, che evidenziano l'analisi in concreto degli elementi a disposizione, senza trascurare alcun dato di valutazione:
LUMINOSITA'



Il valore di 10%
deprezzamento a
causa della
riduzione della
luminosità e
soleggiamento è
stata effettuata
riferendosi alle
"Linee guida TAV"
redatte da [REDACTED] dove
si valuta come
valore massimo di
deprezzamento:

Ostacolo a SUD

Ostacolo a NORD 3 %

Ostacolo a EST o 6 %

OVEST

Ostacolo a SUD 8.5 %

EST e SUD OVEST

Ostacolo a NORD 4 %

EST e NORD

OVEST

nel caso in esame si è valutato IL=0 in quanto l'ostacolo (l'infrastruttura ferroviaria) si trova a NE ma data l'ubicazione -6° piano- l'alloggio non è condizionato dall'impalcato.

PANORAMICITA'

Il valore di deprezzamento a seguito della riduzione dell'ampiezza di veduta per l'interferenza dell'impalcato è stato valutato al pari delle "Linee guida TAV"6 massimo 10%; nel caso in esame si è valutato $IP=0.15 \cdot 3.5\% = 0.525\%$ considerando che la riduzione della panoramicità interessa due finestre laterali rispetto all'ostacolo (3.5%), percentuale parzializzata (0.15) in funzione della posizione plano-altimetrica (distanza dall'impalcato >20 m. e altezza -6° piano- superiore a quella dell'impalcato).

3. INQUINAMENTO LUMINOSO



Tale interferenza è stata rilevata visivamente e risulta derivare dal posizionamento dei fari di illuminazione della strada sottostante l'impalcato e di quelli della banchina ferroviaria. Essenzialmente ne sono influenzati gli alloggi con affaccio –anche parziale- verso le infrastrutture e ubicati ai piani sino al 4°. Nel caso in esame IIL=0 in quanto l'alloggio non è influenzato da tale interferenza stante la sua ubicazione.

██████ deduce altresì l'erroneità della pronuncia laddove non teneva in considerazione la circostanza che, come risultava dal "Verbale di consistenza ed immissione nel possesso" prodotto sub doc. 4, prima della realizzazione della nuova opera ferroviaria davanti all'immobile del Sig. Parte appellata non vi era un terreno incolto ma un'area adibita a discarica. Per questo ██████ assume che sia erroneo il deprezzamento per perdita di panoramicità nella misura di 0,525%.

Non erra la sentenza nel rilevare che nessuna discarica era stata autorizzata dalle competenti autorità. Tale asserzione non è oggetto di contestazione nel presente grado di giudizio. Ne consegue che l'eventuale e transeunte ed evidentemente non consentita alterazione dei luoghi non ne importa una caratteristica permanentemente idonea a fare venire meno intrinsecamente il requisito della panoramicità.

Da ultimo ██████ lamenta l'arbitraria inclusione del rumore stradale tra le componenti di calcolo del deprezzamento, asserendo che *in realtà il rumore ferroviario ed il rumore stradale non sono conseguenza diretta ed immediata della costruzione del nuovo ponte, bensì dell'esercizio della linea ferroviaria (il primo) e della strada (il secondo).*

Diversamente da quanto sostiene il Tribunale di Imperia le conseguenze immediate e dirette dell'edificazione della struttura riguardano la panoramicità o la riduzione della luminosità: infatti basta la costruzione dell'opera interferire sulla luce o sul panorama di cui gode un immobile.

██████ assume di essere priva della legittimazione passiva a fronte della domanda di indennità che riguarda il pregiudizio patito per il traffico veicolare.

Ribadisce altresì che l'applicazione dei criteri di misurazione cd. differenziali ad una fattispecie di rumore ferroviario (e stradale) è *contra legem*, in quanto: - l'art. 4 del DPCM 14-11-1997 prevede che «3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano alla rumorosità prodotta : dalle infrastrutture stradali, ferroviarie , aeroportuali e marittime;»; - l'art. 844 c.c. (come modificato dal comma 746 dell'art. 1, della legge n. 145 del 30/12/2018) stabilisce che «Nell'accertare la normale tollerabilità delle immissioni e delle emissioni acustiche, ai sensi dell'articolo 844 del codice civile, sono fatte salve in ogni caso le disposizioni di legge e di regolamento vigenti che disciplinano specifiche sorgenti e la priorità di un determinato uso». Ai fini dell'attuazione del comma 1, si applicano i criteri di



accettabilità del livello di rumore di cui alla legge 26 ottobre 1995, n. 447, e alle relative norme di attuazione».

Deduce quindi l'erroneità dell'applicazione dei criteri di cui al DPCM 14/11/1997, considerati dalla sentenza ed impiegati negli accertamenti dell'ausiliario.

Ora, le principali cause di impatto ambientale nell'esercizio dei sistemi di trasporto terrestre stradali e ferroviari, sia superficiali che sotterranei, sono il rumore e le vibrazioni, nel caso specifico altri effetti che influiscono sulle caratteristiche estrinseche dell'edificio sono il peggioramento della qualità dell'aria -a causa della produzione di polveri sottili-, la riduzione di luminosità e panoramicità conseguenti alla realizzazione delle strutture della linea ferroviaria e il disturbo arrecato dall'illuminazione della linea ferroviaria e della sottostante arteria stradale.

Orbene, dai rilievi fonometrici dell'ausiliario ing. [REDACTED] rilievi la cui metodologia è stata concordata con i rispettivi ctp delle parti, è emerso che :

1) Prima della realizzazione dell'opera gli immobili si trovavano in zona acustica III con limiti di immissione di 60 dB(A) diurno e 50 dB(A) notturno.

2) Il rumore di fondo di allora, desumibile oggi statisticamente mediante esclusione dei due tipi di traffico dal diagramma generale delle misure (L99), era entro limiti stabiliti dal Comune
PERIODO DIURNO (06:00 – 22:00) PERIODO NOTTURNO (22:00 – 06:00)

FINESTRE APERTE

L95 di riferimento [dB(A)] 39,6 L95 di riferimento [dB(A)] 29,1

Limite di tollerabilità (+3dB) 42,6 Limite di tollerabilità (+3dB) 32,1

PASSAGGIO TRENI PASSAGGIO TRENI

Picco massimo evento peggiore [dB] 77,0 Picco massimo dell'evento peggiore 76,6

Picco massimo evento migliore [dB] 56,1 Picco massimo dell'evento migliore 61,2

n° eventi registrati nel periodo 44 n° eventi registrati nel periodo 8

PASSAGGIO VEICOLI RUMOROSI PASSAGGIO VEICOLI RUMOROSI

Picco massimo evento peggiore [dB] 84,9 Picco massimo evento peggiore [dB] 78,0

Picco massimo evento migliore [dB] 50,6 Picco massimo evento migliore [dB] 40,1

n° eventi registrati nel periodo 144 n° eventi registrati nel periodo 43

FINESTRE CHIUSE

L95 di riferimento [dB(A)] 22,6 L95 di riferimento [dB(A)] 17,9

Limite di tollerabilità (+3dB) 25,6 Limite di tollerabilità (+3dB) 20,9

PASSAGGIO TRENI PASSAGGIO TRENI

Picco massimo evento peggiore [dB] 54,7 Picco massimo dell'evento peggiore 46,7



Picco massimo evento migliore [dB] 30,3 Picco massimo dell'evento migliore 31,1

n° eventi registrati nel periodo 44 n° eventi registrati nel periodo 8

PASSAGGIO VEICOLI RUMOROSI PASSAGGIO VEICOLI RUMOROSI

Picco massimo evento peggiore [dB] 63,5 Picco massimo evento peggiore [dB] 50,9

Picco massimo evento migliore [dB] 33,0 Picco massimo evento migliore [dB] 28,6

n° eventi registrati nel periodo 144 n° eventi registrati nel periodo 43

TABELLA DEI PICCHI MASSIMI DEGLI EVENTI DISTURBANTI E DELLA LORO FREQUENZA GIORNALIERA quando ha classificato l'area come Zona III.

3) La linea ferroviaria rispetta i limiti massimi di immissione fissati dallo specifico regolamento, se pur al limite massimo di essi.

4) La via di transito veicolare realizzata al di sotto del tracciato ferroviario rispetta i limiti massimi di immissione fissati dallo specifico regolamento.

5) La realizzazione dell'opera ha portato alla riclassificazione di tutta l'area circostante da zona III a zona IV con limiti di immissione di 65 dB(A) diurno e 55 dB(A) notturno.

6) La realizzazione dell'opera causa, di fatto, immissioni nell'immobile in oggetto, di 61,0 dB(A) diurno e 54,0 dB(A) notturno. I due valori risultano tipici della Zona IV.

7) Il rumore prodotto dal passaggio dei treni non rientra, nei limiti di accettabilità secondo il criterio differenziale ex art. 4 del D.P.C.M. 14-11-1997. Anche se tale valutazione non rappresenta un limite applicabile, quale obbligo, alla fonte emittente, fornisce una valutazione del decadimento del benessere acustico all'interno degli immobili.

8) Il rumore prodotto dal passaggio del traffico veicolare non rientra, nei limiti di accettabilità secondo il criterio differenziale ex art. 4 del D.P.C.M. 14-11-1997. Anche se tale valutazione non rappresenta un limite applicabile, quale obbligo, alla fonte emittente, fornisce una valutazione del decadimento del benessere acustico all'interno degli immobili.

9) Il rumore prodotto dal passaggio dei treni non rientra, nei limiti di tollerabilità secondo il principio sopra specificato e accettato giurisprudenzialmente. Anche se tale valutazione non rappresenta un limite applicabile, quale obbligo, alla fonte emittente, fornisce una valutazione del decadimento del benessere acustico all'interno degli immobili.

10) Il rumore prodotto dal passaggio del traffico veicolare non rientra, nei limiti di tollerabilità secondo il principio sopra specificato e accettato giurisprudenzialmente. Anche se tale valutazione non rappresenta un limite applicabile, quale obbligo, alla fonte emittente, fornisce una valutazione del decadimento del benessere acustico all'interno degli immobili.

11) In termini statistici, durante le misure effettuate nelle 24 ore continuative, si è rilevato il passaggio di almeno:



44 convogli ferroviari (periodo diurno)

8 convogli ferroviari (periodo notturno)

144 veicoli rumorosi (periodo diurno)

43 veicoli rumorosi in transito (periodo notturno)

per un totale di almeno 239 eventi oltre la soglia di tollerabilità in 24 ore.

Nella fattispecie va ricordato che il "piano d'area" comprende non solo la linea ferroviaria, ma anche la viabilità strettamente connessa e segnatamente la strada di accesso urbano posta al di sotto del viadotto ferroviario *che dallo svincolo di Via [REDACTED] attraversa il ponte stradale al di sotto del viadotto e arriva alla sponda destra del Torrente Impero*. Questa quindi fa parte dell'opera pubblica realizzata che determina l'indennizzo ai sensi dell'art. 44. È pacifico che la nuova linea ferroviaria ricomprende sia i binari sia la sottostante strada di accesso urbano; entrambe si trovano su fondi di proprietà [REDACTED]

Né è contestato che già nel progetto approvato con Delibera n. 287/DIGE/2002 di RFI (doc. 6 allegato alla comparsa di costituzione [REDACTED] era ricompreso il rifacimento della nuova viabilità urbana comprendente la strada sottostante.

La Suprema Corte (Cass 20198/2016) ha preso posizione in ordine al criterio del "differenziale".

La sentenza portata alla conoscenza della Suprema Corte affermava che seppure il rumore della movimentazione dei convogli ferroviari non oltrepassava i limiti assoluti fissati dalla normativa vigente, tuttavia doveva ritenersi oltrepassata la soglia della normale tollerabilità di cui all'art. 844 c.c.

Infatti, il rumore superava di oltre 5 decibel il livello del rumore residuo in assenza di lavorazioni, così violando l'art. 4, comma 1, del DPCM 14.11.1997, che prevedeva un incremento massimo differenziale pari, per l'appunto, a 5 decibel.

La Corte di Cassazione ha confermato la statuizione sottolineando la differenza tra tutela civilistica e tutela amministrativa in tema di emissioni acustiche.

Quest'ultima si fonda essenzialmente sulla violazione di limiti assoluti imposti dalla normativa in materia per ragioni di interesse generale, quali, ad esempio, l'inquinamento acustico. La tutela civilistica concerne invece i rapporti tra privati, risponde dunque a logiche diverse che richiedono una valutazione caso per caso secondo i criteri stabiliti dall'art. 844 c.c.

È ben possibile, dunque, che talune emissioni di rumori comunque contenuti entro i limiti stabiliti dalla legge, in determinate situazioni specifiche, possano risultare "oltre i limiti della normale tollerabilità" ai sensi dell'art. 844 c.c.



La differenziazione tra tutela civilistica e tutela amministrativa in materia mantiene la sua attualità anche a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 6-ter del DL n. 208/2008, convertito in L. n. 13/2009, *"al quale non può aprioristicamente attribuirsi una portata derogatoria e limitativa dell'art. 844 c.c., con l'effetto di escludere l'accertamento in concreto del superamento del limite della normale tollerabilità, dovendo comunque ritenersi prevalente il soddisfacimento dell'interesse ad una normale qualità della vita rispetto alle esigenze della produzione"* (C. Cost. n. 103/2011).

Sicché- ribadisce la Cassazione - il limite di tollerabilità delle immissioni non ha carattere assoluto, ma è relativo alla situazione ambientale, variabile da luogo a luogo, secondo le caratteristiche della zona e le abitudini degli abitanti. Spetta al giudice accertare in concreto il superamento della normale tollerabilità e individuare gli accorgimenti idonei a ricondurre le immissioni nell'ambito della stessa.

Nella Legge di Bilancio (Legge n. 45 del 30 dicembre 2018), si trova il comma 746 dell'Articolo 1 che modifica l'articolo 6-ter della Legge n.13 del 27 febbraio 2009, riguardante appunto la normale tollerabilità delle immissioni acustiche e la necessità di fare salve le disposizioni di legge che disciplinano specifiche sorgenti e le priorità d'uso. La modifica consiste nell'aggiunta di un comma 1-bis che recita: "Ai fini dell'attuazione del comma 1, si applicano i criteri di accettabilità del livello di rumore di cui alla legge 26 ottobre 1995, n. 447, e alle relative norme di attuazione".

Recentemente (Cassazione civile sez. II, 12/11/2018, n.28893) si è ribadito che: *questa Corte (Cass. n. 16074 del 2016) ha ritenuto opportuno, per ragioni di nomofilachia, precisare che l'assunto secondo cui il rispetto dei limiti fissati dalla disciplina di settore (nella specie, dal D.P.R. n. 142 del 2004, esecutivo della L. n. 447 del 1995, art. 11) precluderebbe qualunque ulteriore vaglio di tollerabilità ex art. 844 c.c. è giuridicamente errato, perchè, come questa Corte ha più volte affermato (sentt. nn. 1418/06, 939/11, 8474/15), in materia di immissioni, mentre è senz'altro illecito il superamento dei livelli di accettabilità stabiliti dalle leggi e dai regolamenti che, disciplinando le attività produttive, fissano nell'interesse della collettività le modalità di rilevamento dei rumori e i limiti massimi di tollerabilità, l'eventuale rispetto degli stessi non può fare considerare senz'altro lecite le immissioni, dovendo il giudizio sulla loro tollerabilità formularsi alla stregua dei principi di cui all'art. 844 c.c., tenendo presente, fra l'altro, la vicinanza dei luoghi e i possibili effetti dannosi per la salute delle immissioni.*

Correttamente, peraltro, e non discutibilmente, la Corte d'Appello ha ritenuto che l'inquadramento normativo individuato dal Tribunale di Borgomanero nell'azione risarcitoria



extracontrattuale, ex artt. 2043 e 844 c.c. fosse giuridicamente ineccepibile, in quanto il D.P.R. n. 142 del 2004 non è suscettibile di elidere la valenza precettiva dell'art. 2043 c.c. e della tutela del diritto di proprietà prevista dall'art. 844 c.c. (si richiama Cass. n. 16074 del 2016, riportata sub 2.2.). E, d'altronde, in tema di immissioni acustiche, è stato affermato che la differenziazione tra tutela civilistica e tutela amministrativa mantiene la sua attualità anche a seguito dell'entrata in vigore del D.L. n. 208 del 2008, art. 6-ter, convertito con modificazioni in l. n. 13 del 2009, al quale (anche) non può aprioristicamente attribuirsi una portata derogatoria e limitativa dell'art. 844 c.c., con l'effetto di escludere l'accertamento in concreto del superamento del limite della normale tollerabilità, dovendo comunque ritenersi prevalente, alla luce di una interpretazione costituzionalmente orientata, il soddisfacimento dell'interesse ad una normale qualità della vita rispetto alle esigenze della produzione (Cass. n. 20927 del 2015; Cass. n. 20198 del 2016).

Va conclusivamente escluso l'accoglimento del motivo, dato atto che il presente giudizio non attiene peraltro all'accertamento di immissioni rumorose che superino il limite della tollerabilità, bensì all'indennizzo ex art. 44 DPR 327/2021 per il mero peggioramento delle condizioni ambientali, in questo caso relative alla rumorosità.

Alla luce delle considerazioni svolte i motivi d'appello devono essere dichiarati infondati, senza che si renda necessario compiere alcun ulteriore accertamento peritale, dovendosi confermare il riconoscimento dell'indennizzo nella misura di € 30.570,16.

Le spese di lite del grado, che si liquidano come in dispositivo in conformità al DM 55/2014, aggiornato al DM 147/2022, seguono la soccombenza dell'appellante.

Si dà atto della sussistenza dei presupposti per il raddoppio del contributo unificato ai sensi dell'art. 13 comma 1 quater del D.P.R. 115/2002 a carico dell'appellante.

P. Q. M.

La Corte di Appello

Ogni diversa o contraria domanda, eccezione e deduzione disattesa e reietta, definitivamente pronunciando,

rigetta l'appello proposto da [REDACTED] spa e per l'effetto conferma la sentenza n. 580/2021 del Tribunale di Imperia.

Condanna parte appellante alla refusione delle spese di lite sostenute dalla parte appellata, che liquida in € 6946,00 per competenze, oltre 15% rimb. forfet. spese gen., iva e cpa come per legge.



Dà atto della sussistenza dei presupposti per il raddoppio del contributo unificato ai sensi dell'art. 13 comma 1 quater del D.P.R. 115/2002 a carico di parte appellante.

Genova, 2.10.2023

Il Giudice relatore

Dott.ssa Maria Laura Morello

Il Presidente

dott. Marcello Bruno

