

MASSIMARIO

ASSICURAZIONI

La scadenza dell'autorizzazione alla navigazione può determinare l'inefficacia della copertura assicurativa tra le parti del contratto, qualora ciò sia previsto dalle condizioni di polizza. Si tratta però di una inefficacia che non è opponibile ai terzi danneggiati che esercitano l'azione diretta nei confronti della compagnia assicuratrice ai sensi degli artt. 144 e 123 del codice delle assicurazioni private (d.lgs. n. 209/2005).



Cass., sez. III, 29 dicembre 2023 n. 36357; pres. De Stefano, rel. Tatangelo; *R.M.F., R.C.L., N.A., R.M.* e. (avv.ti G. Pizzigoni e G. Stella Richter), *F.M.* (avv. M. Zanni) c. *Cantieri nautici Basso Sebino s.r.l.* (avv.ti G. Vezzoli, E. Piromalli, P.P. Arcangeli, E. Cesari e R. Carnevali), *Società Cattolica Assicurazione s.p.a.* (avv. F. Malatesta), *Allianz Viva s.p.a.* (avv.ti M. Romagnoli e G. Esposito) e *Seahors International*; in *Dir. mar.* 2024, 538.

Il proprietario di una nave oggetto di contratto di leasing, che abbia sottoscritto la dichiarazione di abbandono notificata all'assicuratore e che, successivamente, abbia ceduto all'assicurato-utilizzatore della nave i diritti relativi all'indennità, non è litisconsorte necessario nel giudizio instaurato dall'assicurato per ottenere l'indennità. Infatti, l'art. 546, secondo comma, c.nav. il proprietario, con la notifica dell'atto di abbandono, è privo di qualsiasi interesse rispetto al bene.



Cass., sez. III, 4 giugno 2025 n. 15028; pres. Frasca, rel. Simone; *Lloyd's Insurance Company S.A.*, (avv.ti F. Gaggero, S. Mignone) c. *Stella Cometa s.r.l.* (avv. S. Ciambotti).

In mancanza di una clausola contrattuale che esplicitamente configuri il completamento degli accertamenti come condizione di esigibilità dell'indennizzo assicurativo, il decorso del termine annuale di prescrizione di cui all'art. 547 cod. nav. non è impedito dallo svolgimento di operazioni peritali.



Trib. Milano 16 gennaio 2023; G.U. Nicolini; *Ministero della difesa* (Avvocatura distrettuale dello Stato) c. *Allianz Global Corporate & Speciality s.e.* (avv.ti M. Ambrosino e G. Paterna), *Generali Italia s.p.a.* (avv.ti M. Ambrosino e G. Paterna) e *DSV s.p.a.* (avv. G. Scarpa); in *Dir. mar.* 2024, 584.

Il termine di prescrizione applicabile all'assicurazione corpi di un'imbarcazione da diporto è quello di cui all'art. 547 cod. nav.

Non costituisce rinuncia alla prescrizione il comportamento dell'assicuratore che contesti la richiesta di indennizzo per motivi diversi dalla prescrizione. Soltanto in caso di perizia contrattuale (ossia quella da espletarsi a cura di un collegio nominato da entrambe le parti, ovvero di un perito terzo, ed al cui espletamento è condizionata l'esigibilità dell'indennizzo assicurativo) si ha una sospensione del decorso del termine di prescrizione, mentre un tale effetto non viene prodotto dall'attività peritale svolta autonomamente dal commissario d'avaria incaricato dall'assicuratore.

C. app. Campobasso 12 gennaio 2022; pres. d'Errico, *rel.* Carosella; *Unipol Assicurazioni s.p.a.* (avv.ti M. Turci e C. Palladino) c. *G.F.* (avv. N. Lucarelli); in *Dir. mar.* 2024, 571.

DEMANIO

L'articolo 49 TFUE deve essere interpretato nel senso che esso non osta ad una norma nazionale secondo la quale, alla scadenza di una concessione per l'occupazione del demanio pubblico e salva una diversa pattuizione nell'atto di concessione, il concessionario è tenuto a cedere immediatamente, gratuitamente e senza indennizzo, le opere non amovibili da esso realizzate nell'area concessa, anche in caso di rinnovo della concessione.

C. giust. UE 11 luglio 2024 causa C-598/22; pres. K. Jürimäe, *rel.* M. Gavalec, *Avv. gen.* T. Čapeta; *Società Italiana Imprese Balneari s.r.l.* (avv. E. Nesi e R. Righi) c. *Comune di Rosignano Marittimo* (avv. R. Grassi), *Agenzia del demanio* (avv. Stato P. Palmieri e L. Delbono), *Regione Toscana*; *supra*, con nota di F. MANCINI.





Ai sensi dell'art. 35 c.nav., i beni del demanio marittimo (cosiddetto demanio necessario) possono essere sdemanializzati esclusivamente con un espresso e formale provvedimento dell'autorità amministrativa, avente carattere costitutivo, senza che tale distinzione contrasti coi principi costituzionali di cui agli artt. 3 e 42 Cost., considerate, rispettivamente, la non sovrapponibilità degli interessi tutelati dai due istituti e la priorità della salvaguardia della proprietà pubblica rispetto alla privata. Pertanto, in difetto di un siffatto provvedimento, che è demandato in via esclusiva alla P.A. e/o ad un atto amministrativo e non può essere emesso dall'Autorità giudiziaria perché sarebbe un accertamento, comunque, privo di utilità pratica, l'immobile non perde la propria qualità di bene demaniale, con la conseguenza che il possesso del medesimo da parte del privato è improduttivo di effetti nei rapporti con l'amministrazione, e, in particolare, è inidoneo all'acquisto della proprietà per usucapione.

Cass., sez. II, 26 maggio 2025 n. 13994; pres. Orilia, rel. Pirari; A. Marziali (avv. N. Di Benedetto, C. Centore) c. *Ministero dell'economia e delle finanze.*

DIRITTO PROCESSUALE



Al fine di stabilire la giurisdizione sulla domanda proposta ai sensi del Reg. n. 261/2004, deve farsi unicamente riferimento alle previsioni di cui al Reg. n. 1215/2012, senza che queste possano essere integrate dalla disciplina prevista dall'art. 33 della Convenzione di Montreal né dalle previsioni a tutela dei consumatori. Ne consegue può essere validamente pattuita una clausola di deroga ai criteri ordinari di ripartizione delle controversie e che il requisito della forma scritta richiesto, per il patto di proroga della giurisdizione in favore dell'autorità giudiziaria di un Paese estero, possa reputarsi rispettato anche nel caso in cui tale clausola sia contenuta nelle condizioni generali di contratto, disponibili mediante accesso all'indirizzo "web" indicato dal contraente che le ha predisposte.

Cass., sez. un., 3 aprile 2025 n. 8802; pres. D'Ascola, rel. Criscuolo; M.A. Piras e E. Boemo, (avv.S. Mura) c. *Ryanair-Dac.*



Chi agisce per ottenere la compensazione pecuniaria sulla base del Reg. (CE) n. 261/2004 può scegliere ai sensi dell'art. 7, punto 1, lett. b), del Reg. (UE) n. 1215/2012 di adire il giudice del luogo di partenza o quello di arrivo dell'aereo. Alla luce della giurisprudenza della Corte di giustizia, spetta al giudice nazionale la valutazione sull'eventuale abusività ai sensi della dir. 93/13 di una clausola delle condizioni generali predisposte dal vettore aereo che preveda la deroga pattizia della giurisdizione in favore dei tribunali dove il vettore ha sede.

Cass., sez. III, 18 maggio 2025 n. 13191; pres. Scarano, rel. Gorgoni; G. Demaio (avv. E. Zecca) c. *Ryanair Dac* (avv.ti M. Castioni e G. Bisazza).

Nel contratto di trasporto, il subentro nella posizione contrattuale del mittente determina in capo al destinatario la possibilità di avvalersi della clausola di deroga alla competenza per territorio stipulata nel contratto tra mittente e vettore.

C. app. Salerno 8 marzo 2022; pres. Crespi; *Moderna s.p.a.* (avv.ti M. Lopez de Gonzalo, G. Cosulich e L. D'Aiuto) c. *F.P. Trans s.r.l.* (avv. M. Tortora); in *Dir. mar.* 2024, 578.

INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI

L'articolo 29, paragrafo 1, nonché gli articoli 32 e 56 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, devono essere interpretati nel senso che essi non ostano a che uno Stato membro subordini a una procedura di approvazione l'applicazione di coefficienti di maggiorazione a canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria determinati dal gestore di tale infrastruttura, a condizione tuttavia che una siffatta procedura rispetti il margine di flessibilità di cui deve disporre il gestore di detta infrastruttura per la determinazione dell'importo dei canoni in modo da consentirgli di farne uso come strumento di gestione, non interferisca con le prerogative dei soggetti coinvolti e non impedisca all'organismo di regolamentazione di esercitare le sue funzioni conformemente a detto articolo 56.

L'articolo 27, paragrafo 2, nonché l'articolo 32, paragrafi 1 e 6, della direttiva 2012/34, come modificata dalla direttiva 2016/2370, devono essere interpretati nel senso che: in primo luogo, le informazioni sui coefficienti di maggiorazione dei canoni non devono essere necessariamente pubblicate nel prospetto informativo della rete prima della loro approvazione da parte dell'organismo di regolamentazione; in secondo luogo, che tale prospetto deve specificare, per ciascun segmento del mercato di cui trattasi, le informazioni sui coefficienti di maggiorazione che si sommano ai canoni relativi ai costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario e, in terzo luogo, che la mera modifica dell'importo di tali coefficienti di maggiorazione non costituisce una modifica di un elemento essenziale del sistema di imposizione dei canoni ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 6, della direttiva 2012/34, come modificata.



L'articolo 29, paragrafo 1, nonché gli articoli 32 e 56, della direttiva 2012/34, come modificata dalla direttiva 2016/2370, devono essere interpretati nel senso che le informazioni sui coefficienti di maggiorazione pubblicate nel prospetto informativo della rete per il periodo di vigenza dell'orario di servizio di cui trattasi vincolano l'organismo di regolamentazione nell'esercizio della competenza di approvazione conferitagli da uno Stato membro, di modo che le modifiche che esso chiede al gestore dell'infrastruttura di apportare a tali coefficienti di maggiorazione devono limitarsi a porre rimedio a situazioni di incompatibilità con la direttiva 2012/34, come modificata, e non possono comportare valutazioni di opportunità da parte di tale organismo.

L'articolo 4 e l'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34, come modificata dalla direttiva 2016/2370, devono essere interpretati nel senso che essi ostano a che, ai fini della determinazione dei coefficienti di maggiorazione, si tenga conto di un importo complessivo delle entrate che lo Stato membro impone di realizzare al gestore dell'infrastruttura. Ai fini della determinazione dei costi complessivi sostenuti da tale gestore, occorre tener conto, se del caso, delle sovvenzioni pubbliche ricevute da quest'ultimo per coprire i costi legati alla messa a disposizione di detta infrastruttura.

C. giust UE 22 maggio 2025; causa C-538/23; pres. Jürimäe, rel. Csehi; *ÖBB-Infrastruktur AG e WESTbahn Management GmbH c. Schienen-Control Kommission.*

LAVORO NELLE INFRASTRUTTURE

L'articolo 9 del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002, deve essere interpretato nel senso che esso non osta a che un'autorità diversa dall'«autorità competente» designata ai sensi di tale disposizione sia incaricata di controllare se una persona giuridica di diritto privato e i suoi dipendenti, che forniscono attività di sicurezza all'interno di un aeroporto nazionale, rispettino gli obblighi che derivano da una normativa nazionale che disciplina l'esercizio di attività di sicurezza privata.

C. giust UE 10 luglio 2025; causa C-783/23; pres. Lycourgos, rel. Rodin; *Liège Airport Security SA c. État belge.*



SERVIZI DI TRASPORTO



Ove un'impresa di trasporto sia a conoscenza del fatto che la pubblica amministrazione è intervenuta su fermate inserite nelle prescrizioni contenute nelle autorizzazioni di cui al d. lgs. n. 285/2005, modificando le aree per la sosta dei veicoli impiegati in autolinee di media o lunga percorrenza, e ciononostante continui a utilizzare la fermata indicata nell'autorizzazione, tale impresa incorre nella violazione descritta dall'art. 7, primo comma, lett. c) del d. lgs. n. 285/2005.

Cass., sez. II, 16 aprile 2025 n. 10007; pres. Carrato, rel. Grasso; *Baltour s.r.l. e A. Ballone*, (avv. C. Antonetti) c. *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*.



Il contratto di servizio con cui un ente affida servizi di trasporto pubblico locale è correttamente qualificato come appalto di pubblici servizi (anziché concessione di servizi), con conseguente applicabilità del d. lgs. n. 231/2002, in presenza di elementi tipici di tale rapporto, tra cui in particolare il fatto che il servizio sia remunerato non tramite il versamento del corrispettivo da parte degli utenti ma direttamente da parte dell'amministrazione.

Cass., sez. I, 16 aprile 2025 n. 15440; pres. Scoditti, rel. Rolfi; *Regione Molise c. Azienda Trasporti Molisana – Atm s.p.a.* (avv. A.M. Sabato).



Le controversie attinenti alla misura dei compensi spettanti alle imprese esercenti i servizi di trasporto locale in concessione, rientrano nella giurisdizione del giudice ordinario, non essendo ravvisabili nel procedimento amministrativo di determinazione del quantum momenti di valutazione comparativa di interessi privati e pubblici, ma venendo in considerazione esclusivamente l'applicazione di parametri di natura normativa, di cui si contesta la corretta applicazione, con la conseguente qualificazione in termini di diritti soggettivi delle posizioni giuridiche azionate, correlate all'adempimento di obbligazioni pecuniarie derivanti dall'applicazione di criteri predeterminati a carico dell'amministrazione concedente. (Principio già affermato da Cass. sez. un. 22 luglio 2016, n. 15201)

Cass., sez. I, 4 giugno 2025 n. 15019; pres. Scoditti, rel. Abete; *Ditta Arena Michele e Figli s.r.l.* (avv. B. Arena) c. *Comune di Manfredonia*.

REATI E INFRAZIONI AMMINISTRATIVE



L'art. 1, comma 2-sexies, del d. l. n. 130/2020 non fa alcun riferimento al codice della strada. Ne consegue che, ove ai sensi della norma sia disposto il fermo amministrativo della nave, si tratta di sanzione di natura diversa da quella pecuniaria e deve farsi applicazione dell'art. 6, comma 5, lett. c), del d. lgs. n. 150/2011 che per tale ipotesi prevede che l'opposizione si proponga davanti al Tribunale.

Cass., sez. II, 16 aprile 2025 n. 10014; pres. Carrato, rel. Grasso; *EOS SHIPPING GUG e B. Agha Mohamand Beigui Dariush* (avv. S. Fachile, L. Leo) c. *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di porto di Lampedusa e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ufficio circondariale marittimo di Lampedusa.*


TRASPORTO DI COSE




L'art. 18, comma 4, della Convenzione di Montreal attribuisce preminente rilievo alla volontà delle parti, cosicché qualora queste abbiano concordato una determinata tratta aerea, la cui esecuzione presuppone anche una tratta via terra, opera una presunzione iuris tantum, per effetto della quale deve reputarsi che la volontà espressa sia stata quella di affidare l'incarico di un trasporto unico, in parte eseguito con altre modalità, ma al fine dell'esecuzione del contratto di trasporto aereo. In difetto di prova contraria idonea a superare tale presunzione, anche quando si fa riferimento alle operazioni di consegna al vettore o riconsegna al destinatario in luoghi situati fuori dall'aeroporto, il segmento di trasporto con mezzo diverso dall'aeromobile ricade comunque nell'ambito di operatività della Convenzione di Montreal, anche quanto alle limitazioni di responsabilità.

Il problema della individuazione della disciplina in concreto applicabile al segmento di trasporto eseguito con mezzo diverso da quello aereo deve essere risolto sulla base del principio di qualificazione del rapporto secondo il criterio cd. della prevalenza, il quale non determina un allargamento della regolamentazione sovranazionale al di fuori di quanto da essa previsto e non sulla base del cd. criterio della combinazione delle discipline, poiché non viene in rilievo un contratto «combinato» o «misto», ma piuttosto un contratto di trasporto aereo, nell'ambito del quale l'esecuzione dell'incarico prevede anche una tratta via terra necessaria per consentire l'imbarco, l'eventuale trasbordo su altro aereo e la consegna delle merci al destinatario.


Cass., sez. III, 25 marzo 2025 n. 7931; pres. Rubino, rel. Condello; *Invicta Project & Shipping s.r.l.*, (avv.ti M. Minna, P. Barucco e G. Fazzari) c. *Sogedim s.r.l.* (avv. S. De Sanctis Mangelli).

 *Il contratto di sub-transporto concluso in violazione del divieto di doppia sub-vezione di cui all'art. 6-ter del d.lgs. n. 286/2005, come modificato dalla legge n. 190/2014, è nullo e non può pertanto essere accolta una domanda di risarcimento danni per responsabilità contrattuale fondata su detto contratto.*

Trib. Livorno 10 giugno 2022; G.U. Marino; *Adampol SA* (avv. M.G. Campanile) c. *UAB Areisa* (avv.ti A. Tracci, E. Dell'Utri Vizzini e V. Maccioni); in *Dir. mar.* 2024, 582.

 *Qualora la responsabilità del vettore sia stata configurata in termini contrattuali, una volta maturata la prescrizione di cui all'art. 2951 cod. civ., non può essere invocato il termine di prescrizione quinquennale della responsabilità extracontrattuale.*

Trib. Bologna 20 dicembre 2023; G.U. Siracusano; *Zust Ambrosetti s.p.a.* (avv.ti M.A. Lupi e A. Caprile) c. *New Transport 2012 s.r.l.* (avv. G. Cacciotti) e *Cattolica Assicurazioni s.p.a.* (avv.ti M. Paoletti e M. Ferraris); in *Dir. mar.* 2024, 586.

 *Qualora lo shipper indicato in polizza di carico contesti di aver conferito mandato allo spedizioniere tramite il quale è stato concluso il contratto di trasporto, il vettore può invocare il principio della rappresentanza apparente qualora ricorrano i presupposti (i) dell'apparenza di poteri rappresentativi, (ii) dell'imputabilità di tale apparenza al falso rappresentato e (iii) dell'affidamento incolpevole del terzo contraente [nella fattispecie tali requisiti sono stati ritenuti sussistenti in virtù di varie circostanze, tra le quali la messa a disposizione della merce presso il magazzino del mandante e la corrispondenza scambiata tra le parti.*

Trib. Genova 29 dicembre 2023; G.U. Gibelli; *Agenzia Marittima Le Navi s.p.a.* (avv. M. Belli) c. *Pullara Congolomerati s.r.l.* (avv. G.A. Virone); in *Dir. mar.* 2024, 588 con nota di A. CLARONI.



In mancanza di contratto scritto, deve ritenersi che lo spedizioniere abbia assunto la qualità di spedizioniere-vettore qualora abbia emesso una polizza di carico ed una fattura che riporta, senza alcuna analitica distinzione, la voce del nolo mare, dei costi per la successiva tratta terrestre, con indicazione di un prezzo forfettario.

La contestazione del danno rivolta dal destinatario al sub-vettore deve intendersi anche come contestazione diretta al vettore ai sensi dell'art. 1698 cod. civ.

È gravemente colposo il comportamento del vettore che non sia in grado di riferire le circostanze del danneggiamento della merce.

Qualora il trasporto terrestre sia stato eseguito in meno di quattro ore, si deve escludere la responsabilità del vettore terrestre per un danno consistente nell'ammuffimento della merce a seguito di bagnamento.

Non può dirsi provata la responsabilità del vettore marittimo per un danno consistente in esteso bagnamento da acqua piovana ed ammuffimento della merce, qualora il contenitore avesse allo sbarco i sigilli integri e sia poi rimasto presso il terminal per undici giorni.

C. app. Milano 9 febbraio 2022; pres. Chiulli, rel. Schiaffino; *China Shipping Container Lines (Hong Kong) Co. Ltd.* (avv. M. Lenti, C. Cavanna e M. Mordiglia) c. *Schenker Italiana s.p.a.* (avv.ti P. Nisi, M. Stucchi e A. Masutti), *Axa Versicherung AG, Isan Trasporti soc. coop.* (avv.ti F. Martignoni e P. Scapazzoni), *Allianz s.p.a.* (avv. M. Ambrosino) e *G. Peci* (avv. V. Felici), in *Dir. mar.* 2024, 574.

TRASPORTO DI PERSONE



L'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, deve essere interpretato nel senso che un reclamo dovuto a un ritardo nel trasporto di bagagli può essere effettuato prima della data in cui i bagagli di cui trattasi sono stati messi a disposizione del loro destinatario.

C. giust UE 5 giugno 2025; causa C-292/24; pres. Piçarra, rel. Rodin; *AD c. Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal*; supra, con nota di V. CORONA.



In tema di trasporto aereo internazionale, il danno non patrimoniale non è mai configurabile in re ipsa, dovendosi necessariamente provare sia la lesione grave di un interesse inviolabile costituzionalmente garantito, sia la sussistenza di un pregiudizio legato da nesso di causalità all'evento di danno. Pertanto, è sempre onere del passeggero allegare e provare di aver subito conseguenze dannose rilevanti e risarcibili a cagione del ritardo, non potendo in difetto darsi direttamente ingresso alla prova liberatoria del vettore.

Cass., sez. III, 28 gennaio 2025 n. 2031; pres. Scarano, rel. Cricenti; *Easyjet Airline Company Ltd.* (avv. Castioni M., Bisazza G., D'andria G.) c. *M.M.*; *supra*, con nota di F.G. GAUADÒ.



Il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 del Regolamento (CE) 261/2004 in favore del trasportato che ha sofferto un pregiudizio a causa del ritardo, del negato imbarco o della cancellazione del volo assolve ad una funzione esclusivamente indennitaria, in ciò distinguendosi dalle ipotesi contemplate dagli artt. 19 e 20 della Convenzione di Montreal e ad esso non è quindi applicabile il termine biennale di decadenza di cui all'art. 35 della Convenzione di Montreal.

Il credito alla compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento (CE) 261/2004 è liberamente cedibile e tale cessione non configura un'attività di finanziamento (che sarebbe riservata ad intermediari autorizzati) qualora il cessionario non versi alcun anticipo al cedente e sia invece pattuito che il cedente riceverà la somma solo quando il cessionario abbia ottenuto il pagamento dal vettore aereo.

Cass, sez. III, 20 febbraio 2024 n. 4427; pres. Scarano, rel. Condello; *N. s.p.a.* (avv.ti G. Villaschi e L.C. Platania) c. *A. Ltd.* (avv. D. Lombardo); in *Dir. mar.* 2024, 541.



Scopo della compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento (CE) n. 261/2004 per il caso di ritardo non è quello di ristorare i passeggeri per il tempo sprecato in aeroporto in attesa della partenza, ma di compensare la perdita di tempo rispetto alla programmazione originaria del volo. Pertanto, detta compensazione è dovuta anche quando, il passeggero, avvertito del ritardo trascorra il tempo di attesa in luogo diverso dall'aeroporto.

Cass., sez. III, 15 marzo 2024 n. 7010; pres. Scarano, rel. Ambrosi; *Neos s.p.a. c. Italia Rimborso s.r.l.*; in *Dir. mar.* 2024, 544.

TURISMO



Al rapporto tra cantiere incaricato del trasferimento di un'unità da diporto e le persone che hanno eseguito il trasferimento pur non essendo alle dipendenze del primo è applicabile l'art. 2049 c.c. con conseguente responsabilità solidale del cantiere per i danni derivanti dall'affondamento dell'unità durante il trasferimento.

Cass., sez. III, 22 luglio 2024 n. 20170; pres. De Stefano, rel. Gianniti; *Capponi Roberto* (avv. G. Natale) c. *Lops Andrea* (avv. C. Rizzica), *Groupama Assicurazioni s.p.a.* (avv. F. D'Orsi); *supra*, con nota di A. CARDINALI.

