

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

TRIBUNALE DI CIVITAVECCHIA 13 APRILE 2026

Pres. est. SODANI

Aerolineas Argentinas S.A. (avv. M. De Rossi e M. Ghisalberti) c.
Alitalia SAI S.p.A. in amministrazione straordinaria (avv. C. De Marzi) e *Generali Italia S.p.A.* (avv. E. Fogliani)

Ausiliari del trasporto – Trasporto aereo – Servizi di assistenza a terra – Contratto di handling – Standard Ground Handling Agreement – Danno all'aeromobile – Danni consequenziali – Colpa grave – Condotta temeraria con previsione dell'evento.



RIASSUNTO DEI FATTI – *Aerolineas Argentinas S.A.* citò in giudizio *Alitalia SAI S.p.A.* in amministrazione straordinaria e *Generali Italia S.p.A.* per ottenere il risarcimento dei danni subiti da un proprio aeromobile durante le operazioni di rifornimento e carico presso l'aeroporto di Roma Fiumicino a causa di una collisione con un mezzo addetto ai servizi di rampa dell'handler *Alitalia*. Il rapporto tra vettore e *handler* era regolato dallo IATA Standard Ground Handling Agreement, versione 2013. Con la propria domanda, l'attrice chiese il ristoro integrale dei danni, comprendenti i costi di riparazione, le spese connesse alla sostituzione delle parti danneggiate, i costi per equipaggio e passeggeri, il lucro cessante da mancato utilizzo dell'aeromobile e il danno all'immagine.

Nel contratto di handling aeroportuale regolato dallo IATA Standard Ground Handling Agreement, la società di handling risponde, ai sensi dell'art. 8.5 SGHA, della sola perdita materiale o del danno fisico all'aeromobile del vettore causati da un proprio atto od omissione colposa, restando esclusa la risarcibilità delle perdite o dei danni consequenziali, salvo che l'azione od omissione sia stata compiuta con l'intento di causare il danno ovvero in modo temerario e con la consapevolezza che il danno si sarebbe probabilmente verificato, non essendo a tal fine sufficiente la mera colpa grave dell'operatore ⁽¹⁾.

RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE – 7. È pacifico che il rapporto tra *Aerolineas Argentinas sa* e *Alitalia Sai spa* in amministrazione straordi-

⁽¹⁾ V. la nota di A. SANAPÒ, a p. 524.

naria viene regolato e disciplinato dallo IATA Standard Ground Handling Agreement (SGHA) versione 2013, sottoscritto dalle parti il 14.01.2019.

In particolare, l'art. 8.1 delle condizioni SGHA prevede che, salvo quanto previsto negli articoli 8.5 e 8.6, il vettore non può proporre alcuna domanda nei confronti della società di handling e la terrà indenne da qualsiasi responsabilità legale derivante da pretese o azioni giudiziarie, incluse le spese e i costi accessori ad esse connessi, in relazione a: (a) ritardo, lesioni o morte di persone trasportate o da trasportare dal vettore; (b) lesioni o morte di qualsiasi dipendente del vettore; (c) danni, ritardo o perdita di bagagli, merci o posta trasportati o da trasportare dal vettore; e in particolare per quel che rileva nella presente controversia (d) danni o perdita di beni di proprietà del vettore o da esso gestiti, o gestiti per suo conto, nonché qualsiasi perdita o danno consequenziale, derivanti da un'azione od omissione della società di handling nell'esecuzione del presente accordo, facendo tuttavia il caso in cui tali azioni od omissioni siano state compiute con l'intento di causare danni, morte, ritardo, lesioni o perdite, ovvero in modo temerario e con la consapevolezza che danni, morte, ritardo, lesioni o perdite si sarebbero probabilmente verificati.

L'art. 8.5 aggiunge, tuttavia, che, nonostante e in deroga a quanto previsto nell'articolo 8.1 (lett. d), la società di handling manleverà il vettore da «qualsiasi perdita materiale o danno fisico all'aeromobile» del vettore causati da un atto od omissione colposa della società di handling, fermo restando che la responsabilità della società di handling sarà limitata a tale perdita o danno all'aeromobile del vettore per un importo non superiore al livello della franchigia previsto dalla polizza Hull All Risk del Vettore, il quale non potrà in alcun caso eccedere USD 1.500.000; resta inteso, tuttavia, che le perdite o i danni relativi a qualsiasi singolo sinistro di importo inferiore a USD 3.000 non saranno indennizzati.

Il tenore di quest'ultima disposizione è quello di introdurre una ipotesi di risarcibilità nel caso di cui alla lett. d) dell'art. 8.1, anche in assenza di colpa temeraria e consapevolezza della probabilità di verificazione dell'evento, ma ciò solo per le tipologie di danni definiti «perdita materiale o danno fisico all'aeromobile» e senza menzionare le altre tipologie di danno che l'art. 8.1 lett. d) indica in termini «di qualsiasi perdita o danno consequenziale». Ed infatti, il secondo comma dell'art. 8.5 afferma espressamente che l'art. 8.5 non incide, né pregiudica la portata generale delle disposizioni del dell'art. 8.1, ivi incluso il principio secondo cui il vettore non proporrà alcuna domanda nei confronti della società di handling e la terrà indenne da qualsiasi responsabilità in relazione a qualsivoglia perdita o danno consequenziale, comunque

originatisi. Il secondo comma, quindi, va inteso nel senso che rimane ferma la non risarcibilità dei danni diversi da perdita materiale o danno fisico all'aeromobile e quindi di quelli consistenti «di qualsiasi perdita o danno consequenziale», fatto salvo, in quanto costituente clausola finale dell'art. 8.1 che ricorra «il caso in cui tali azioni od omissioni siano state compiute con l'intento di causare danni, morte, ritardo, lesioni o perdite, ovvero in modo temerario e con la consapevolezza che danni, morte, ritardo, lesioni o perdite si sarebbero probabilmente verificati», perché in tale ipotesi il risarcimento è integrale.

8. Ciò premesso, è pacifico che nell'esecuzione del rapporto contrattuale, in data 22.03.2019, alle ore 16,35 circa, durante la fase di rifornimento carburante e di carico dei bagagli e delle merci, il veicolo AZ n. 77282 di proprietà di Alitalia (ossia una sorta di camioncino con equipaggiamento tecnico idoneo al trasporto), facente parte del gruppo di supporto tecnico dei servizi c.d. «di rampa», ha eseguito una manovra errata violando i percorsi obbligatori delimitati da cordoli e birilli e ha urtato l'aeromobile di AR, modello Airbus A330, matricola LV-GHQ, parcheggiato negli spazi tecnici dell'aeroporto di Roma Fiumicino.

Secondo la ricostruzione della dinamica dell'incidente emersa dalla ctu si legge che «si può comunque affermare con ogni probabilità che essendo esso un transporter per i bagagli, dato il periodo in cui è occorso l'incidente, fosse del tipo più diffuso in quel periodo sull'aeroporto di Fiumicino e pertanto potesse procedere a velocità massime di 30/35 km/h; data la distanza, guadagnata per uscire dalla posizione di carico, rispetto al motore, si ritiene che la velocità con la quale è avvenuto l'urto sia stata al massimo di 15/20 km/h, velocità perfettamente compatibile con la profondità del solco lasciato sulla gondola del motore (anche l'altezza del solco risulta compatibile con la morfologia del mezzo), come dalle seguenti immagini».

Il ctu ha confermato ulteriormente che «non bisogna transitare nelle adiacenze del motore. Questo non solo per evitare di danneggiarlo urtandolo come nella fattispecie della presente vertenza, ma anche per evitare di venirne accidentalmente offesi in caso di messa in moto dello stesso» e che «nel presente caso l'urto è avvenuto col transporter AZ n. 77282 condotto da un operatore Alitalia al primo giorno di servizio, si presume dopo adeguata formazione, addestramento e *competence assessment*. Ciononostante, egli avrebbe ammesso di aver deliberatamente commesso un "errore nella manovra, di essere a conoscenza della procedura che vieta il passaggio con i mezzi sotto le ali dell'aeromobile ma di aver valutato quel passaggio meno rischioso rispetto al transito sulla veicolare dietro lo stand».

Dunque, nel caso di specie, l'errore umano che ha portato all'impatto è stato dovuto a colpa certamente grave dell'operatore, ma per la risarcibilità integrale dei danni deve ricorrere l'ulteriore requisito della «consapevolezza che danni, morte, ritardo, lesioni o perdite si sarebbero probabilmente verificati». Invece, l'operatore ha affermato «di essere a conoscenza della procedura che vieta il passaggio con i mezzi sotto le ali dell'aeromobile ma di aver valutato quel passaggio meno rischioso rispetto al transito sulla veicolare dietro lo stand», quindi la scelta della manovra era fondata da una prospettazione, seppure erronea, di minimizzare ed anzi di evitare maggiori rischi, sicché non può dirsi ricorrere il presupposto della «consapevolezza che danni, morte, ritardo, lesioni o perdite si sarebbero probabilmente verificati», ossia della colpa temeraria con previsione dell'evento, né in capo all'operatore né in capo, a maggior ragione, della società convenuta che l'aveva come dipendente. Da tale conclusione ne discende la risarcibilità della sola categoria della «perdita materiale o danno fisico all'aeromobile» e non, invece, di quelli consistenti in «qualsiasi perdita o danno consequenziale». Tra i danni riscontrati all'esito della ctu integra una «perdita materiale o danno fisico all'aeromobile» quello di cui al punto 5.6 relativo ai costi di riparazione delle componenti danneggiate dell'aeromobile per euro 165.383,05.

Sono, invece, esclusi da tale categoria di danno i costi di cui al punto 5.7 e 5.8 in quanto costi strumentali alla sostituzione delle parti danneggiate con quelle noleggiate (pari per euro 34.130,00, euro 4.425,43 ed euro 19.414,18). Sono, ancora, da escludersi i danni per le voci n. 5.4 (riprotezione equipaggi e passeggeri), n. 5.5 (costi noleggio componenti danneggiati) e n. 5.9 (perdita da lucro cessante), nonché quello all'immagine, in quanto rientranti in quelli consistenti in «qualsiasi perdita o danno consequenziale», esulanti lo stretto danno fisico all'aeromobile.

* * *

Il danno all'aeromobile tra responsabilità dell'handler e limiti risarcitori nello Standard Ground Handling Agreement.

SOMMARIO: 1. Il sinistro in area aeroportuale e la decisione del Tribunale di Civitavecchia. – 2. Il contratto di handling aeroportuale e la funzione dello IATA Standard Ground Handling Agreement. – 3. Danno fisico all'aeromobile e danni consequenziali nel sistema dell'art. 8 SGHA. – 4. Colpa grave, condotta temeraria e consapevolezza della probabile verifica dell'evento. – 5. Considerazioni conclusive.

1. *Il sinistro in area aeroportuale e la decisione del Tribunale di Civitavecchia* – La pronuncia in commento affronta il tema della responsabilità dell'*handler* aeroportuale per i danni cagionati a un aeromobile durante lo svolgimento delle operazioni di assistenza a terra (*handling*). La fattispecie concreta si inserisce nel rapporto contrattuale tra un vettore aereo e il prestatore dei servizi di *handling* ⁽¹⁾, regolato dallo *IATA Standard Ground Handling Agreement*, e consente di riflettere sulla portata delle clausole limitative di responsabilità ivi contenute, con particolare riguardo alla distinzione tra danno fisico diretto all'aeromobile e danni indiretti o consequenziali.

Il Tribunale di Civitavecchia muove da un dato non controverso: l'urto dell'aeromobile era stato provocato da un mezzo Alitalia addetto ai servizi di rampa, il quale aveva seguito un percorso non consentito, transitando in prossimità dell'aeromobile e colpendone una parte. La CTU aveva ricostruito la dinamica dell'incidente, evidenziando che l'operatore conosceva la procedura che vietava il passaggio dei mezzi sotto le ali dell'aeromobile, ma aveva ugualmente scelto quella manovra ritenendola meno rischiosa rispetto al percorso alternativo.

La responsabilità contrattuale dell'*handler* viene dunque affermata, ma non nella misura richiesta dal vettore danneggiato. La domanda di Aerolineas, infatti, mirava al ristoro di tutte le conseguenze economiche del sinistro: non soltanto i costi di riparazione delle componenti danneggiate, ma anche le spese relative al noleggio di parti sostitutive, alla manodopera, alla sosta dell'aeromobile, al vitto e all'alloggio dell'equipaggio, al mancato utilizzo del velivolo e al pregiudizio all'immagine. Il Tribunale, applicando le clausole dello SGHA, riconosce invece soltanto il danno materiale direttamente incidente sull'aeromobile, escludendo le altre voci in quanto danni consequenziali ⁽²⁾.

Il nucleo della decisione non risiede, pertanto, nell'accertamento della responsabilità dell'*handler*, ma nella delimitazione dell'area del danno risarcibile. La pronuncia riconosce la gravità della condotta dell'operatore, ma esclude che essa integri quella condotta temeraria con previsione dell'evento che, nel caso concreto, avrebbe consentito di superare il sistema di limitazione convenzionale predisposto dallo SGHA.

⁽¹⁾ Sull'inquadramento del contratto di *handling*, v. M. MENICUCCI, *L'handling aeroportuale e lo sbarco marittimo nella visione unitaria del diritto della navigazione*, in *Comparazione e diritto civile*, 2019, 1 ss. e M.M. COMENALE PINTO, *Responsabilità del gestore aeroportuale e degli operatori dei servizi a terra*, in *XLII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronautico y Espacial*, 207 ss.

⁽²⁾ Il Tribunale ha inoltre escluso la legittimazione passiva dell'assicuratore dell'*handler*, non essendo configurabile, in assenza di una specifica previsione normativa, un'azione diretta del vettore nei confronti della compagnia assicurativa. Sui profili assicurativi dell'attività aeroportuale e dell'impresa di *handling*, v. M. MUSI, *L'assicurazione della responsabilità del gestore aeroportuale e dell'impresa di handling: dettato normativo e prassi assicurativa*, in *Dir. mar.* 2015, 116 ss.

2. *Il contratto di handling aeroportuale e la funzione dello IATA Standard Ground Handling Agreement* – I servizi di assistenza a terra costituiscono un segmento essenziale dell'organizzazione del trasporto aereo, poiché comprendono le attività strumentali alla partenza, all'arrivo e alla sosta dell'aeromobile, nonché alla gestione di passeggeri, bagagli, merci e posta. La loro disciplina è stata oggetto, a livello europeo ⁽³⁾, della direttiva 96/67/CE, recepita nell'ordinamento italiano dal d.lgs. 13 gennaio 1999, n. 18, che ha avviato la liberalizzazione del mercato dell'handling aeroportuale ⁽⁴⁾, superando il precedente modello tendenzialmente monopolistico e consentendo l'accesso di prestatori specializzati.

L'assistenza a terra ricomprende, dunque, una pluralità di attività diverse, accomunate dalla funzione di supporto all'esecuzione del trasporto aereo. Proprio la strumentalità rispetto alla navigazione aerea ⁽⁵⁾ consente di delimitare l'area dell'handling, evitando un'eccessiva estensione della categoria a servizi solo occasionalmente collegati all'ambiente aeroportuale. Nei rapporti con l'utente del trasporto, tale strumentalità ha condotto la giurisprudenza di legittimità a ricondurre l'impresa di handling, nei limiti delle attività affidate dal vettore, alla figura dell'ausiliario impiegato nell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Sul quadro eurounitario dei servizi di assistenza a terra e sull'interpretazione della direttiva 96/67/CE, v. CGUE, 16 ottobre 2003, C-363/01, *Flughafen Hannover-Langenhagen*; CGUE, 14 luglio 2005, C-386/03, *Commissione c. Germania*; CGUE, 5 luglio 2007, C-181/06, *Deutsche Lufthansa AG c. ANA – Aeroportos de Portugal SA*; CGUE, 11 settembre 2014, C-277/13, *Commissione europea c. Repubblica portoghese*.

⁽⁴⁾ F. GASPARI, *La proposta di regolamento della Commissione europea sui servizi di assistenza a terra*, in Giureta 2012, 129 ss.; A. MASUTTI, voce *Servizi aeroportuali (Ground handling)*, in *Dig. disc. pubbl.*, Agg., Torino, 2005, 680 ss.; A. POLICE, *Liberalizzazione e concorrenza per i servizi di handling aeroportuale*, in *Riv. dir. nav.* 2010, 255 ss. e L. TULLIO, *Liberalizzazione dell'handling e servizio pubblico*, in *Dir. trasp.* 2000, 321 ss.

⁽⁵⁾ Sulla nozione di handling e sulla sua strumentalità rispetto al trasporto aereo, v. A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022, 182 ss.; F. SALERNO, *Il contratto di handling*, in *I contratti del trasporto*, I (diretto da F. Morandi), Bologna, 2017, 247 ss.; G. COLANGELO, *L'handling*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII (a cura di P. Cendon), Torino, 2004, 148 ss.; A. FACCO, *Il contratto di handling*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme* (a cura di E.G. Rosafio - R. Tranquilli Leali), Milano, 2011, 511 ss.; M. RIGUZZI, *Le imprese di handling: competenze e responsabilità*, in *Gli operatori aeroportuali. Competenze e responsabilità* (a cura di G. Silingardi - A. Antonini - B. Franchi), Milano, 1996, 15 ss.; M. PIRAS, voce *Assistenza aeroportuale – Handling*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. Deiana), Milano, 2010, 53 ss.

⁽⁶⁾ Sulla qualificazione dell'impresa di handling quale ausiliario del vettore, v. Cass., Sez. Un., 20 settembre 2017, n. 21850; M. PIRAS, *La Cassazione pone termine (forse) alle controversie sulla responsabilità delle imprese aeroportuali di handling*, nota a Cass., Sez. Un., 20 settembre 2017, n. 21850, in *Dir. trasp.* 2018, 159; F. BERTELLI, *Le SS.UU. confermano che l'handler è un ausiliario del vettore*, nota a Cass., Sez. Un., 20 settembre 2017,

In questo contesto si colloca lo *IATA Standard Ground Handling Agreement*, modello contrattuale predisposto dalla *International Air Transport Association* per regolare in modo uniforme i rapporti tra vettori e prestatori dei servizi aeroportuali. Lo SGHA si compone di un *Main Agreement*, contenente le condizioni generali del rapporto, di un *Annex A*, nel quale sono descritte le attività astrattamente prestabili dall'handler, e di un *Annex B*, destinato a individuare i servizi concretamente affidati, i luoghi di esecuzione, gli oneri delle parti e le eventuali condizioni specifiche ⁽⁷⁾.

La funzione dello SGHA non è soltanto organizzativa, ma anche allocativa. Attraverso le sue clausole, infatti, le parti predeterminano il regime dei rischi derivanti dall'esecuzione delle attività a terra, stabilendo quali danni restino a carico del vettore, quali possano essere imputati all'handler e in quali limiti. Tale meccanismo risponde all'esigenza di garantire prevedibilità e uniformità in un settore caratterizzato da rapporti transnazionali e da rilevanti esposizioni economiche connesse alla circolazione e all'impiego degli aeromobili.

Occorre, tuttavia, precisare che l'art. 8 non contiene una disciplina unitaria riconducibile indistintamente alla limitazione del debito. Le sue disposizioni operano secondo meccanismi differenti: l'art. 8.1, nell'escludere determinate pretese risarcitorie e nel porre a carico del vettore obblighi di manleva, presenta propriamente carattere esonerativo o limitativo della responsabilità dell'handler; l'art. 8.5, invece, reintroduce, entro presupposti e limiti convenzionalmente stabiliti, la responsabilità per la perdita materiale o il danno fisico arrecati all'aeromobile. Non si è, pertanto, in presenza di un mero limite quantitativo del debito risarcitorio, quale quello previsto dalle convenzioni internazionali sul trasporto, bensì di un articolato regolamento negoziale che seleziona le categorie di danno imputabili all'handler e ne determina l'estensione ⁽⁸⁾.

n. 21850, in *Danno e responsabilità* 2018, 303 ss.; D. RUCCO, *L'handler aeroportuale non è sempre un ausiliario del vettore*, nota a Cass., Sez. Un., 20 settembre 2017, n. 21850, in *La nuova giurisprudenza civile commentata*, 2018, 492 ss.; S. POLLASTRELLI, *Il trasporto aereo di bagagli*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 760-761; V. PROCIDA, osservazione a Cass., Sez. Un., 20 settembre 2017, n. 21850, in *Giureta* 2018, 109 ss.

⁽⁷⁾ E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità nello Standard Ground Handling Agreement (SGHA)*, in *Dir. trasp.* 2024, 550-551; C. DE MARZI, *Lo Standard Ground Handling Agreement SGHA della IATA e le clausole limitative di responsabilità*, nota a Trib. Bari, 3 maggio 2011, in *Dir. trasp.* 2012, 509 ss.; A. MASUTTI, *La responsabilità per danni a persone o cose dell'handler aeroportuale nello Standard Ground Handling Agreement (SGHA)*, in *L'impresa aeroportuale a dieci anni dalla riforma del codice della navigazione: stato dell'arte* (a cura di S. Busti - E. Signorini - G.R. Simoncini), Torino, 2016, 135 ss.

⁽⁸⁾ Sulla struttura dell'art. 8 SGHA, E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 551-555, il quale osserva che l'esonero previsto dall'art. 8.1 si realizza mediante la preventiva rinuncia del vettore all'azione nei confronti dell'handler e mediante l'obbligo di tenerlo indenne, mentre l'art. 8.5 configura, per i danni all'aeromobile, una specifica eccezione sottoposta a limiti tanto qualitativi quanto quantitativi.

Tale qualificazione assume particolare rilievo perché lo SGHA, pur riproducendo formule diffuse nel diritto uniforme dei trasporti, non costituisce una convenzione internazionale né una fonte normativa in senso proprio: la sua efficacia deriva dall'autonomia contrattuale delle parti e deve, pertanto, essere valutata alla luce delle norme imperative dell'ordinamento applicabile. Nel diritto italiano viene anzitutto in considerazione l'art. 1229, comma 1, c.c., che sancisce la nullità preventiva dei patti diretti a escludere o limitare la responsabilità del debitore per dolo o colpa grave ⁽⁹⁾. La compatibilità dell'art. 8 SGHA con tale disposizione non può, dunque, essere ricavata dalla sola circostanza che la clausola faccia venir meno l'esonero in caso di condotta intenzionale o temeraria e consapevole: quest'ultima, infatti, non coincide necessariamente con la colpa grave, ma richiede anche la concreta rappresentazione della probabile verifica del danno ⁽¹⁰⁾. La colpa grave può invece sussistere per l'inosservanza particolarmente intensa delle regole di diligenza pur in assenza di tale previsione soggettiva.

Ne consegue che, ove la clausola fosse interpretata nel senso di mantenere l'esonero anche in presenza di colpa grave non accompagnata dalla consapevolezza della probabile verifica dell'evento, essa entrerebbe in tensione con il limite inderogabile posto dall'art. 1229 c.c. L'efficacia dell'esclusione dei danni consequenziali deve pertanto essere verificata, nell'ordinamento italiano, entro lo spazio consentito dalla norma interna, mentre non può essere automaticamente trasposta nel rapporto contrattuale la disciplina della decadenza dai limiti propria delle convenzioni internazionali ⁽¹¹⁾. Resta distinto il successivo problema della natura e degli effetti della condotta temeraria e consapevole, che costituisce la soglia soggettiva espressamente prevista dallo SGHA e che dovrà essere esaminata separatamente.

La sentenza in commento si colloca al centro di tale problematica. Il Tribunale, pur qualificando come «certamente grave» la colpa dell'operatore, ritiene

⁽⁹⁾ Sul rapporto tra le clausole di esonero dello SGHA e l'art. 1229 c.c., v. E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 555-556, secondo il quale la giurisprudenza italiana ha ritenuto tali clausole compatibili con la disposizione codicistica, in quanto lo SGHA, nell'escludere la responsabilità per la mera colpa lieve, lascerebbe ferma l'applicazione delle regole generali nei casi di dolo e colpa grave.

⁽¹⁰⁾ Sulla genesi, sulla struttura e sull'autonomia della nozione di condotta temeraria e consapevole rispetto alle categorie interne del dolo e della colpa grave, v. A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999, 59 ss.

⁽¹¹⁾ La distinzione è essenziale: nei sistemi di diritto uniforme i limiti della responsabilità e le relative cause di decadenza trovano fondamento nella fonte normativa internazionale e operano secondo la disciplina autonoma da essa predisposta; nello SGHA, invece, l'esonero e i limiti derivano da una pattuizione contrattuale e restano perciò soggetti alle norme imperative della legge applicabile. Sui caratteri della condotta temeraria e consapevole quale causa di decadenza dai limiti nel diritto uniforme, v. A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole*, cit., 59-66 e 146 ss.

che essa non raggiunga la diversa soglia della condotta temeraria accompagnata dalla consapevolezza della probabile verifica del danno e applica, conseguentemente, l'assetto convenzionale dell'art. 8. La pronuncia offre così l'occasione per verificare, da un lato, il rapporto tra la regola generale dell'art. 8.1 e la disciplina specifica del danno fisico all'aeromobile contenuta nell'art. 8.5 e, dall'altro, la compatibilità con i principi inderogabili dell'ordinamento italiano degli effetti che lo SGHA ricollega alla distinzione tra colpa grave e condotta temeraria e consapevole.

3. *Danno fisico all'aeromobile e danni consequenziali nel sistema dell'art. 8 SGHA* – L'art. 8.1 SGHA pone la regola generale secondo cui, salvo quanto previsto dalle successive disposizioni, il vettore rinuncia a proporre domande nei confronti dell'handler e si obbliga a tenerlo indenne dalle pretese relative alle categorie di danno indicate dalla clausola. Per quanto interessa la fattispecie in esame, la lett. d) comprende i danni o la perdita di beni di proprietà del vettore, o da questo gestiti, nonché qualsiasi perdita o danno consequenziale derivante da un'azione od omissione della società di handling nell'esecuzione del contratto⁽¹²⁾. L'esonero viene meno qualora la condotta sia intenzionalmente diretta a provocare l'evento oppure sia tenuta temerariamente e con la consapevolezza che il danno si sarebbe probabilmente verificato.

Alla regola generale l'art. 8.5 introduce una specifica deroga: anche in assenza di tale condotta soggettivamente qualificata, l'handler è tenuto a indennizzare il vettore per la «perdita materiale o il danno fisico all'aeromobile» causati da un proprio atto od omissione colposa. La responsabilità rimane quantitativamente circoscritta alla franchigia prevista dalla polizza *Hull All Risk* del vettore, entro il limite massimo stabilito dalla clausola e con esclusione dei sinistri inferiori alla soglia minima convenuta⁽¹³⁾.

Il secondo comma dell'art. 8.5 precisa, tuttavia, che la deroga non pregiudica la portata generale dell'art. 8.1 e, in particolare, l'esclusione delle perdite e dei danni consequenziali, comunque originatisi.

Il coordinamento tra le due disposizioni determina, pertanto, un doppio livello di tutela. In presenza della sola colpa dell'handler è risarcibile, entro i limiti quantitativi convenuti, il danno materialmente e direttamente arrecato all'aeromobile; le ulteriori conseguenze economiche del sinistro restano invece

⁽¹²⁾ Sul sistema di esoneri, rinunce all'azione e obblighi di manleva previsto dall'art. 8.1 SGHA, v. E. FOGLIANI, *Responsabilità del comandante e dell'handler aeroportuale per danno a terra all'aeromobile; danni risarcibili ai sensi dell'art. 8 dello IATA Standard Ground Handling Agreement (SGHA)*, in *Dir. trasp.* 2023, 755 e E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 552.

⁽¹³⁾ Nella versione dello SGHA applicata dal Tribunale, la responsabilità dell'handler era limitata alla franchigia prevista dalla polizza *Hull All Risk* del vettore, entro il massimo di USD 1.500.000, mentre non erano indennizzabili le perdite o i danni relativi a un singolo sinistro di importo inferiore a USD 3.000.

a carico del vettore, salvo che sia provata la condotta intenzionale o temeraria e consapevole contemplata dall'art. 8.1. La nozione di danno consequenziale assolve così una funzione selettiva, identificando non ogni conseguenza causalmente riconducibile all'urto, ma le perdite economiche ulteriori rispetto alla lesione materiale del velivolo, prodotte dall'indisponibilità dell'aeromobile o dalle misure rese necessarie dal sinistro ⁽¹⁴⁾.

Muovendo da tale distinzione, il Tribunale riconosce quale danno fisico risarcibile esclusivamente il costo di riparazione delle componenti direttamente danneggiate. Sono invece ricondotti ai danni consequenziali – e quindi non riconosciuti ai fini del risarcimento – i costi per il noleggio delle componenti sostitutive, le spese di manodopera e spedizione strumentali alla sostituzione, quelle sostenute per equipaggio e passeggeri, il lucro cessante derivante dal mancato utilizzo dell'aeromobile e il danno all'immagine ⁽¹⁵⁾.

La decisione adotta, dunque, una lettura particolarmente rigorosa della formula «perdita materiale o danno fisico all'aeromobile», circoscrivendola al costo delle componenti danneggiate ed escludendo anche le spese necessarie a rendere concretamente possibile la sostituzione e il ripristino del velivolo ⁽¹⁶⁾.

La soluzione appare coerente con la netta separazione, voluta dall'art. 8.5, tra il danno fisico e le conseguenze economiche derivanti dal fermo dell'aeromobile: ricondurre indistintamente a quello fisico ogni costo occasionato dall'incidente finirebbe infatti per svuotare l'esclusione dei danni consequenziali contenuta negli art. 8.1 e 8.5. Rimane, tuttavia, un margine di incertezza con riguardo alle spese strettamente funzionali alla riparazione. Mentre il noleggio di componenti sostitutive, i costi per passeggeri ed equipaggio, il lucro cessante e il pregiudizio all'immagine presentano chiaramente carattere ulteriore rispetto alla lesione materiale, meno immediata è l'esclusione delle spese tecniche indispensabili alla sostituzione delle parti danneggiate. La pronuncia privilegia una nozione strettamente materiale di danno fisico; una diversa lettura avrebbe potuto comprendere anche i costi necessari al ripristino, senza per questo estendere il risarcimento alle perdite economiche generate dall'indisponibilità del velivolo. Proprio la delimitazione del confine tra costo della riparazione e conseguenza economica del sinistro costituisce, pertanto, uno dei profili interpretativi più delicati dell'art. 8.5.

⁽¹⁴⁾ Sulla distinzione tra danno fisico direttamente arrecato all'aeromobile e danni consequenziali nello SGHA, v. E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 552-553.

⁽¹⁵⁾ Nel caso di specie, la distinzione tra danno fisico e danni consequenziali ha assunto rilievo decisivo, poiché tutte le ulteriori voci di pregiudizio dedotte dalla parte attrice sono state ricondotte dal Tribunale all'ambito applicativo dell'art. 8.1 SGHA.

⁽¹⁶⁾ Sul carattere limitato della risarcibilità del *ferry flight* e delle ulteriori voci di danno conseguenti all'indisponibilità dell'aeromobile, nonché sulla distinzione tra danno materiale e danno consequenziale, v. E. FOGLIANI, *Responsabilità del comandante e dell'handler aeroportuale*, cit., 764-765.

4. *Colpa grave, condotta temeraria e consapevolezza della probabile verifica-
zione dell'evento* – Un ulteriore profilo centrale della pronuncia concerne il rap-
porto tra colpa grave e superamento delle limitazioni convenzionali di respon-
sabilità. Il Tribunale accerta che l'operatore Alitalia aveva violato una procedura
di sicurezza, transitando in un'area nella quale non avrebbe dovuto passare, ed
espressamente qualifica la sua condotta come connotata da colpa «certamente
grave». Ciononostante, esclude che ricorra la diversa e più elevata soglia della
condotta temeraria con consapevolezza della probabile verificaazione dell'evento
dannoso.

La distinzione è decisiva. L'art. 8.1 SGHA consente il superamento dell'eso-
nero soltanto quando l'atto o l'omissione siano compiuti con l'intento di cau-
sare il danno, oppure temerariamente e con la consapevolezza che il danno, la
morte, il ritardo, la lesione o la perdita si sarebbero probabilmente verificati
(¹⁷). La clausola non richiede, dunque, soltanto una negligenza particolarmente
intensa, ma configura una fattispecie complessa (¹⁸), nella quale la temerarietà
della condotta deve concorrere con un elemento psicologico ulteriore, costituito
dalla consapevolezza della probabile verificaazione dell'evento.

La condotta temeraria e consapevole non si identifica, pertanto, con la sola
colpa grave. Quest'ultima può ravvisarsi anche in una macroscopica inosserva-
nza delle regole di diligenza, senza che l'agente si sia concretamente rappre-
sentato l'evento dannoso (¹⁹). La formula accolta dallo SGHA richiede invece
che, al momento dell'azione o dell'omissione, l'autore percepisca non soltanto
l'esistenza di un rischio, ma la probabilità che dal proprio comportamento deri-
vi il danno poi verificatosi. La sola temerarietà, isolatamente considerata, non è
dunque sufficiente a determinare il venir meno del limite convenzionale.

La nozione non si lascia, peraltro, ricondurre senza residui alle tradizio-
nali categorie della colpa. La volontarietà della condotta e la consapevolezza
della probabile verificaazione del danno le conferiscono un'autonomia fisiono-
mia, collocandola nell'area della «semintenzionalità» (²⁰): essa rimane distinta

(¹⁷) Sulla formula «*recklessly and with knowledge that damage, death, delay, injury
or loss would probably result*» contenuta nell'art. 8 SGHA, v. E. FOGLIANI, *Gli esoneri da
responsabilità*, cit., 551-552; ID., *Responsabilità del comandante e dell'handler aeroportuale*,
cit., 755.

(¹⁸) Per la ricostruzione della condotta temeraria e consapevole quale fattispecie
complessa, composta dalla temerarietà dell'azione e dalla consapevolezza della probabile
verificaazione del danno, v. A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole*, cit., 62-66.

(¹⁹) A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole*, cit., 84-86 e 91-95, il quale sot-
tolinea che, ai fini della disapplicazione dei limiti risarcitori, non basta che l'atto sia com-
piuto «*recklessly*», dovendo concorrere la consapevolezza della probabile verificaazione del
danno.

(²⁰) Sull'autonomia della condotta temeraria e consapevole rispetto alle categorie
tradizionali della colpa e sulla sua collocazione nell'area della semintenzionalità, v. A.
ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole*, cit., 62-64 e 146-147.

dall'intenzionalità piena, non essendo richiesto lo specifico intento di provocare l'evento, ma si allontana dalla mera colpevolezza per l'intensità dell'elemento intellettuale che accompagna l'azione. Il riferimento alla colpa con previsione può dunque essere utile in termini comparativi, ma non esaurisce il contenuto della fattispecie, caratterizzata dalla temerarietà del comportamento e dalla rappresentazione qualificata delle sue probabili conseguenze.

La sentenza valorizza proprio tale componente soggettiva. L'operatore, pur essendo consapevole della procedura violata, aveva dichiarato di avere ritenuto quel passaggio meno rischioso rispetto al transito sulla veicolare retrostante. Il Tribunale considera tale valutazione erronea, ma sufficiente a escludere la prova della consapevolezza che il danno si sarebbe probabilmente verificato. Ne consegue che la condotta, pur gravemente colposa, non raggiunge il livello soggettivo richiesto per il risarcimento integrale.

Questo passaggio merita attenzione anche sul piano sistematico. La violazione consapevole di una procedura di sicurezza potrebbe apparire, in prima lettura, sufficiente a integrare una condotta temeraria. Tuttavia, il Tribunale distingue correttamente tra conoscenza della regola violata e consapevolezza della probabile verificazione dell'evento: la prima attiene all'irregolarità della manovra; la seconda presuppone che l'agente si rappresenti il danno come conseguenza probabile del proprio comportamento. Sono piani diversi, poiché è possibile violare deliberatamente una prescrizione cautelare confidando, sia pure erroneamente, che il rischio non si concretizzi ⁽²¹⁾.

Più delicato è stabilire come debba essere provato tale stato soggettivo. Un accertamento meramente oggettivo, fondato sul confronto con il comportamento che avrebbe tenuto un operatore normalmente diligente, rischierebbe di trasformare nuovamente la fattispecie in una forma particolarmente grave di colpa. Per contro, pretendere una prova diretta e dichiarativa dell'effettiva consapevolezza renderebbe quasi impossibile il superamento dei limiti. La soluzione più equilibrata consiste nel mantenere soggettivo l'oggetto della prova, consentendo però che la consapevolezza sia desunta dalle circostanze concrete: natura e gravità della regola violata, evidenza del pericolo, formazione dell'operatore, modalità della manovra e informazioni disponibili nel momento in cui essa fu compiuta ⁽²²⁾.

Sotto questo profilo, la conclusione del Tribunale appare coerente con la struttura della clausola, poiché non equipara automaticamente la grave viola-

⁽²¹⁾ Sulla distinzione tra consapevolezza della violazione della regola cautelare e consapevolezza della probabile verificazione dell'evento, v. Cass. civ., sez. III, 15 giugno 2020, n. 11588; F. DODDI - F. GASPARI, *I servizi di handling aeroportuale nella recente giurisprudenza*, in *Dir. e politica dei trasporti* 2018, 96 ss.

⁽²²⁾ Sul contrasto tra criterio soggettivo e criterio oggettivo di accertamento e sulla necessità che l'indagine abbia a oggetto l'effettivo stato soggettivo dell'agente, pur ricostruibile attraverso le circostanze concrete del fatto, v. A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole*, cit., 96-110 e 120 ss.

zione della procedura alla consapevolezza della probabile verificaione del danno. La dichiarazione dell'operatore, secondo cui il percorso prescelto sarebbe stato meno rischioso, deve tuttavia essere valutata alla luce di tutte le circostanze del caso: lo stato soggettivo costituisce infatti l'oggetto dell'accertamento, ma può essere ricostruito attraverso gli elementi esteriori della condotta e della situazione concretamente conosciuta dall'agente. L'asse del giudizio si sposta così dal piano oggettivo della violazione procedurale a quello, più complesso, della prova dello stato soggettivo dell'operatore.

5. *Considerazioni conclusive* – La pronuncia del Tribunale di Civitavecchia appare significativa perché offre un'applicazione puntuale delle clausole dello SGHA in una fattispecie di danno a terra all'aeromobile. Il giudice afferma la responsabilità contrattuale dell'handler e riconosce la gravità della condotta dell'operatore, ma mantiene distinta l'esistenza dell'inadempimento dall'estensione del danno risarcibile. In questa prospettiva, sul piano della disciplina convenzionale, il riconoscimento della colpa grave non determina automaticamente il venir meno degli esoneri e delle limitazioni convenzionali, poiché l'art. 8.1 richiede un *quid pluris* soggettivo, costituito dalla temerarietà della condotta accompagnata dalla consapevolezza della probabile verificaione dell'evento⁽²³⁾. Resta distinto il problema dell'efficacia dell'esonero in presenza di una condotta comunque qualificata come gravemente colposa, che deve essere valutata alla luce dell'art. 1229, comma 1, c.c.

La soluzione appare coerente con la struttura letterale dello SGHA. L'art. 8.5 consente infatti il risarcimento della perdita materiale o del danno fisico all'aeromobile anche in presenza di una condotta semplicemente colposa dell'handler; ma lascia ferme, per le ulteriori perdite consequenziali, le condizioni più rigorose stabilite dall'art. 8.1. Ne risulta un sistema nel quale l'accertamento della responsabilità non comporta necessariamente il ristoro di tutte le conseguenze economicamente riconducibili al sinistro, poiché l'estensione del risarcimento dipende dalla natura del pregiudizio e dall'intensità dell'elemento soggettivo⁽²⁴⁾.

Condivisibile è, dunque, la premessa secondo cui la consapevole violazione di una procedura non equivale, di per sé, alla consapevolezza della probabile verificaione del danno. Più problematica appare, tuttavia, la concreta applicazione di tale distinzione. La dichiarazione dell'operatore, secondo il quale il

⁽²³⁾ Sulla funzione degli esoneri e delle limitazioni di responsabilità nello SGHA, v. E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 551-553; nonché *Responsabilità del comandante e dell'handler aeroportuale*, cit., 755 e C. DE MARZI, *Lo Standard Ground Handling Agreement*, cit., 511 ss.

⁽²⁴⁾ Sul rapporto tra la regola generale dell'art. 8.1 e la deroga prevista dall'art. 8.5 SGHA, v. E. FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità*, cit., 552-553 e A. MASUTTI, *La responsabilità per danni a persone o cose dell'handler aeroportuale*, cit., 135 ss.

percorso prescelto sarebbe stato meno rischioso, non dovrebbe assumere valore decisivo se non valutata congiuntamente alla natura della procedura violata, all'evidenza del rischio, alla preparazione professionale richiesta e alle condizioni nelle quali la manovra fu eseguita. Diversamente, la prova dello stato soggettivo rischierebbe di dipendere in misura eccessiva dalla rappresentazione successivamente offerta dallo stesso autore della condotta.

La sentenza si muove, pertanto, su un doppio piano: da un lato, conferma la responsabilità dell'handler per l'errore operativo commesso nell'esecuzione dei servizi di rampa; dall'altro, circoscrive il risarcimento secondo il regolamento convenzionale accettato dalle parti. Il risultato è una decisione condivisibile nell'interpretazione della struttura dello SGHA e nella distinzione tra colpa grave e condotta temeraria e consapevole, ferma la questione della compatibilità dell'operatività dell'esonero in presenza di colpa grave con l'art. 1229 c.c. Più discutibile appare, invece, la valutazione degli elementi dai quali desumere, nel caso concreto, lo stato soggettivo dell'operatore. Proprio l'accertamento di tale requisito è destinato a costituire uno dei principali terreni di confronto nell'applicazione degli esoneri e delle limitazioni convenzionali.

ALICE SANAPO