



**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE ORDINARIO DI BARI**

Il Tribunale di Bari, Seconda Sezione Civile, in composizione monocratica, nella persona del Giudice dott.ssa Simona Merra, pronuncia la seguente

SENTENZA

nella causa civile di primo grado, iscritta al **R.G. n. 9890/2018**, vertente fra le parti:

Parte_1 in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa, congiuntamente e disgiuntamente, dagli avv.ti Alfredo Pasanisi, Bernardino Pasanisi e Angelo Roma, tutti domiciliati presso lo studio dell'avv. Giuseppe Pignataro sito in Bari alla via Sagariga Visconti n. 90, giusta mandato in atti;

- parte attrice -

CONTRO

Controparte_1 in persona del Capo Pilota *pro tempore*, rappresentato e difeso, congiuntamente e disgiuntamente, dagli avv.ti Simone Pedemonte, Francesco Munari, Gaetano Vignola e Marco Vignola, tutti domiciliati presso lo studio di quest'ultimi sito in Bari alla via Beatillo n. 17, giusta mandato in atti;

- parte convenuta -

E

Controparte_2, rappresentato e difeso, congiuntamente e disgiuntamente, dagli avv.ti Simone Pedemonte, Francesco Munari, Gaetano Vignola e Marco Vignola, tutti domiciliati presso lo studio di quest'ultimi sito in Bari alla via Beatillo n. 17, giusta mandato in atti;

- parte convenuta -

E

MINISTERO DELLA DIFESA - Istituto Idrografico della Marina, MINISTERO

Controparte_3 **Agenzia del Demanio, MINISTERO** [...]

Controparte_4 **Capitaneria di Porto**, in persona dei rispettivi Ministri *pro tempore*, rappresentati e difesi dall'Avvocatura dello Stato di Bari, presso il cui Ufficio sito in Bari alla via Melo n. 97 *ex lege* domiciliario, giusta mandato in atti;

- parti convenute -

NONCHE'

Controparte_5

[...] in persona del Presidente *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avv. Ignazio Fulvio Mezzina, Dirigente del Dipartimento Legale della medesima Autorità, elettivamente domiciliata presso la sede legale dell'Ente, sito in Bari al Piazzale C. Colombo n. 1, giusta mandato in atti;

- parte terza chiamata -

E

Controparte_6

in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avv. Giorgio Fossa, elettivamente domiciliati presso lo studio dell'avv. Massimo Sassanelli sito in Bari alla via S. Francesco d'Assisi n. 43, giusta mandato in atti;

- parte terza chiamata -

OGGETTO: responsabilità extracontrattuale.

CONCLUSIONI: le parti hanno concluso come da note di trattazione depositate per l'udienza del 13.03.2025 e nei rispettivi scritti difensivi.

CONSIDERATO IN FATTO ED IN DIRITTO

che, quanto al profilo processuale inerente alla decisione della causa, mette conto rilevare che l'udienza di precisazione delle conclusioni è stata celebrata in applicazione del disposto dell'art. 127 ult. co. e 127 ter c.p.c., mediante comparizione figurata, nelle forme della trattazione c.d. scritta (cfr. decreto di fissazione udienza).

MOTIVI DELLA DECISIONE

Per quanto strettamente rileva ai fini della decisione, giusta il disposto degli artt. 132 c.p.c. e 118 disp. att. c.p.c., le posizioni delle parti e l'iter del processo possono riassumersi come segue.

Con atto di citazione notificato il 21-27.06.2018, la società *Parte_1* conveniva in giudizio dinanzi al Tribunale di Bari, il *Controparte_1* il *Controparte_2*, il Ministero della Difesa - Istituto Idrografico della Marina, il *Controparte_7*

[...] e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Capitaneria di Porto, al fine di sentire accogliere le seguenti conclusioni: “*Voglia il Tribunale adito, contrariis reiectis: 1) Condannare i convenuti in solido tra loro a mallevare, tenere indenne e rimborsare la [...]*

Parte_1 di quanto sia condannata e costretta a pagare alla “ *Parte_2* [...] e/o a suoi aventi causa per sorte capitale, rivalutazione, interessi e spese di arbitrato e

giudiziali per il reclamo di danni alla nave “ *Pt_2* ” come causato dalla presenza del relitto di una boa sommersa nel porto di Monopoli, non rimossa, non segnalata, né segnata nella cartografia ufficiale, in relazione al contratto di noleggio in base al quale, come innanzi, la pretesa degli armatori della nave è avanzata; 2) Condannare i convenuti in solido a rimborsare alla [...] *Parte_1* altresì i costi sostenuti finora in €. 87.000,00, oltre interessi, e quelli sostenuti per fare fronte alle pretese della “ *Parte_2* ” ; 3) Condannare i convenuti in solido alle spese e competenze del presente giudizio e dell’emananda sentenza”.

Parte_1 esponeva in fatto di avere noleggiato a viaggio la motonave “Wotan”, approdata al porto di Monopoli il 02.01.2012; nel corso della manovra di ormeggio, la nave riportava una falla alla carena, asseritamente causata dall’urto con un corpo sommerso, individuato in un relitto di boa presente nei fondali del porto.

Deduceva la parte attrice che l’armatrice della nave, *Parte_2* , imputava l’incidente all’insicurezza del posto di ormeggio garantito dalla noleggiatrice, avanzando pretese risarcitorie nei confronti di *Parte_1*

La società attrice rappresentava che, a seguito delle richieste risarcitorie avanzate dall’Armatrice, era stato da quest’ultima introdotto un arbitrato a Londra, conclusosi con lodo del 15.06.2016, che condannava la *Parte_1* al pagamento di 176.200,21 sterline oltre interessi e spese, lodo poi confermato dalla High Court of Justice e dichiarato esecutivo dalla Corte d’Appello di Lecce.

Ritenendosi ingiustamente gravata delle conseguenze economiche dell’evento, la società attrice assumeva che la responsabilità dell’evento lesivo avrebbe dovuto, invece, essere ascritta agli enti e soggetti preposti alla sicurezza della navigazione e del porto di Monopoli; in particolare, sosteneva che il relitto della boa - costituito da un’ancora con catena e corpo cilindrico metallico - giaceva da tempo sui fondali antistanti la banchina di ormeggio senza alcuna segnalazione, senza che fosse stato emesso avviso ai naviganti o riportato nella cartografia ufficiale, né rimosso dalle autorità competenti.

In tesi di parte attrice, la Capitaneria di Porto, la Corporazione dei Piloti del Levante, l’Istituto Idrografico della Marina e le Amministrazioni dello Stato interessate (Difesa, Finanze/Demanio, *Controparte_4* erano onerati di obblighi di vigilanza, segnalazione e rimozione dei pericoli alla navigazione, obblighi non assolti; tali omissioni avevano determinato la responsabilità solidale dei convenuti *ex artt.* 2051 e 2055 c.c. e, conseguentemente, il diritto della *Parte_1* ad essere manlevata dalle pretese risarcitorie avanzate dall’Armatrice della nave.

La società attrice chiedeva, pertanto, di condannare i convenuti a tenerla indenne da quanto dovuto in forza del lodo arbitrale e dei provvedimenti esecutivi, nonché al rimborso delle spese già

sostenute - quantificate in €. 87.000,00 - e di quelle ulteriori da affrontare in relazione alle pretese della controparte.

Sulla scorta di tali allegazioni, **Parte_1** formulava le proprie conclusioni, come ripotate in premessa.

Con comparsa di costituzione e risposta depositata il 05.11.2018, si costituiva in giudizio il C.L.C. **CP_2** contestando integralmente le pretese avanzate da **Parte_1** e negando qualsivoglia responsabilità, sia dolosa che colposa, in ordine al sinistro occorso il 02.01.2012 alla motonave “Wotan” durante le operazioni di ormeggio nel porto di Monopoli.

Il convenuto, in qualità di pilota, esponeva di essere salito a bordo della nave alle ore 7:25, di avere suggerito al comandante le manovre opportune in ragione delle caratteristiche dell’unità e di essere sbarcato alle ore 8:15, dopo il completamento dell’ormeggio, senza avere percepito urti né ricevuto alcuna segnalazione dal comandante o dall’equipaggio circa anomalie durante la manovra; solo successivamente veniva informato che la nave imbarcava acqua.

CP_2 richiamava gli esiti dell’inchiesta sommaria n. 1/2012 dell’Ufficio Circondariale Marittimo, la quale aveva escluso prove certe del denunciato urto con un corpo sommerso durante la manovra e non aveva ravvisato profili di responsabilità a suo carico, ritenendo piuttosto non chiarita la sequenza causale dell’evento; contestava, pertanto, la ricostruzione di parte attrice fondata su ispezioni subacquee e sulla relazione tecnica del 2018, ritenute strumentali e ad egli non opponibili.

Evidenziava il convenuto, altresì, che il lodo arbitrale pronunciato a Londra fra l’Armatrice della nave e **Parte_1** non avrebbe potuto essergli opposto, trattandosi di *res inter alios acta*, e che, in ogni caso, lo stesso lodo aveva escluso qualsivoglia negligenza del pilota.

CP_2 precisava che, in forza delle norme del codice della navigazione, al pilota spettavano solo compiti di consulenza e suggerimento della rotta, mentre il comando e la direzione della manovra restavano di esclusiva competenza del comandante della nave, tanto che non era emersa alcuna prova che il sinistro fosse dipeso da informazioni o indicazioni inesatte da egli fornite.

Parte convenuta contestava, infine, anche l’entità delle somme domandate da **Pt_1**, ritenendole sproporzionate rispetto al danno materiale (una falla di circa 10 cm nello scafo) e gonfiate dalle scelte processuali della stessa attrice, la quale aveva sostenuto costi arbitrali e giudiziali a Londra e in appello senza informarlo o coinvolgerlo.

Il C.L.C. **CP_2** concludeva quindi chiedendo di accertare e dichiarare l’assenza di qualsiasi sua responsabilità nella causazione del sinistro del 02.01.2012, con rigetto delle domande attoree; in subordine, di limitare ogni eventuale responsabilità al solo apporto causale effettivamente riconducibile alla sua condotta, in concorso con altri soggetti, e comunque *pro quota*; con vittoria di spese processuali.

Con comparsa di costituzione e risposta depositata il 05.11.2018, si costituiva in giudizio il *Controparte_1* (d'ora innanzi per brevità *CP_1*), contestando integralmente le domande avanzate da *Parte_1* ritenute infondate in fatto e in diritto e comunque prive di prova.

Il Corpo Piloti rilevava, in primo luogo, la non opponibilità nei propri confronti del lodo arbitrale reso a Londra tra la società attrice e l'Armatrice della motonave "Wotan", trattandosi di *res inter alios acta*.

Ribadiva la Corporazione convenuta che l'eventuale responsabilità del pilota C.L.C. *CP_2* [...] - peraltro recisamente esclusa - era disciplinata dall'art. 93 cod. nav. nel testo vigente all'epoca dei fatti, secondo cui il pilota rispondeva dei danni alla nave solo se derivanti da inesatte informazioni o indicazioni da egli fornite per la determinazione della rotta e che, in ogni caso, la direzione della manovra e la responsabilità della navigazione restavano di esclusiva competenza del comandante della nave, come previsto dagli artt. 295 e 313 cod. nav..

Il Corpo Piloti osservava che dall'atto di citazione non emergeva alcuna specifica inesattezza imputabile al pilota, né alcun nesso causale con il danno - trattandosi, peraltro, di una falla di modeste dimensioni - e aggiungeva che la responsabilità della Corporazione, ai sensi dell'art. 94 cod. nav. vigente *ratione temporis*, era limitata alla cauzione fissata in €. 484,18 per il compartimento di Bari-Molfetta-Monopoli, costituendo tale somma la massima esposizione dell'Ente.

La Corporazione contestava, altresì, di avere obblighi di conoscenza o segnalazione del presunto relitto sommerso, rilevando che la predisposizione delle carte nautiche non rientrava tra i compiti del Corpo Piloti; rilevava, inoltre, che l'inchiesta sommaria della Capitaneria di Monopoli, svolta nell'immediatezza dei fatti, non aveva individuato alcuna responsabilità a carico del pilota, né elementi idonei a confermare la ricostruzione attorea.

Infine, la parte convenuta censurava l'esorbitante entità delle somme pretese dall'attrice, ritenute sproporzionate e non giustificate, richiamando sul punto le contestazioni già svolte dal pilota *CP_2*

Il Corpo Piloti del Porto di Bari concludeva, pertanto, chiedendo il rigetto integrale delle domande proposte dalla *Parte_1* in subordine, la limitazione di ogni eventuale responsabilità nell'ambito della cauzione prevista, con vittoria delle spese del giudizio.

Con comparsa di costituzione e risposta depositata il 06.11.2018, si costituivano in giudizio il Ministero della Difesa - Istituto Idrografico della Marina, il *Controparte_7* [...] e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Capitaneria di Porto, rappresentati dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato, eccependo preliminarmente il proprio difetto di legittimazione passiva, in quanto estranei agli accadimenti dedotti dall'attrice.

Le amministrazioni convenute deducevano che la manutenzione dei fondali e la verifica delle condizioni di navigabilità spettavano, ai sensi dell'art. 6 della L. 84/1994, all' [...] [...]

Controparte_5, unico soggetto legittimato a contraddire.

In via subordinata, contestavano comunque la fondatezza della domanda di manleva, rilevando che non sussisteva alcun rapporto di garanzia tra *Parte_1* e le Amministrazioni convenute, né obblighi di custodia dei fondali in capo alle medesime.

Evidenziavano, altresì, che la carta nautica n. 196 vigente al momento dei fatti segnalava l'area di ormeggio come "unsurveyed", cosicché spettava alla società attrice verificare le condizioni di sicurezza.

Le Amministrazioni statali convenute eccepivano, inoltre, in via graduata, la prescrizione di ogni eventuale pretesa risarcitoria, poiché l'evento dannoso risaliva al 02.01.2012 e l'atto di citazione era stato notificato solo il 21.06.2018, oltre il termine quinquennale previsto dall'art. 2947 c.c..

Nel merito, le parti convenute contestavano la ricostruzione della dinamica dei fatti, osservando che l'inchiesta sommaria della Capitaneria non aveva accertato alcun urto con il fondale e che non risultava provato alcun nesso causale tra la presenza del presunto relitto di boa e il danno lamentato; rilevavano, inoltre, che numerose navi avevano utilizzato la stessa rotta di accesso al porto senza mai riscontrare anomalie, e che, comunque, l'attrice avrebbe concorso a causare l'evento non avendo effettuato le verifiche necessarie in un'area segnalata come non rilevata.

Le Amministrazioni statali concludevano, pertanto, chiedendo in via principale il rigetto della domanda per difetto di legittimazione passiva e, in subordine, la declaratoria di prescrizione o, comunque, l'infondatezza nel merito delle pretese attoree, con condanna della *Parte_1* alla rifusione delle spese di lite.

Alla prima udienza di comparizione delle parti del 28.11.2018, veniva disposta l'integrazione del contraddittorio nei confronti dell' *Controparte_5*, richiesta dalla parte attrice alla luce dell'eccezione di carenza di legittimazione passiva sollevata dalle Amministrazioni statali convenute.

Con comparsa di costituzione e risposta depositata il 30.04.2019, si costituiva in giudizio l' *CP_5* la quale eccepiva in via preliminare il proprio difetto di legittimazione passiva in quanto il Codice della Navigazione ascriveva al Comandante del porto la regolamentazione e la vigilanza dei movimenti delle navi, nonché la responsabilità in materia di rimozione dei materiali sommersi allorquando ne fosse ignota la provenienza e fosse, in ogni caso, necessario assicurare la sicurezza della navigazione interna dei porti.

In particolare, l'Autorità terza chiamata deduceva che, alla data del sinistro, la competenza in materia di manutenzione dei fondali e di rimozione di ostacoli sommersi non rientrava tra le

attribuzioni dell'Ente, bensì del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in quanto l' *CP_5* non aveva ancora stipulato alcuna convenzione che le trasferisse tali funzioni operative.

In subordine, sempre in via preliminare, l'Autorità terza chiamata eccepiva la prescrizione del diritto azionato dall'attrice con l'atto di chiamata in causa, evidenziando come il sinistro risalisse al gennaio 2012 e che l'azione risarcitoria fosse stata promossa solo nel dicembre 2018, oltre il termine quinquennale previsto dall'art. 2947 c.c..

Nel merito, l' *CP_5* contestava la sussistenza del nesso causale tra il presunto ostacolo sommerso e il danno lamentato, rilevando che l'inchiesta sommaria condotta dalla Capitaneria di Porto di Monopoli non aveva accertato la presenza di alcun corpo estraneo nei fondali né aveva individuato responsabilità di terzi e sottolineando che, all'epoca dei fatti, non risultavano segnalazioni da parte degli organi competenti circa la presenza di pericoli alla navigazione nella zona interessata.

L'Ente, quindi, escludeva ogni responsabilità per danni da cose in custodia *ex* dell'art. 2051 c.c., sostenendo che, quantanche fosse stata accertata la presenza di un ostacolo sommerso, quest'ultima sarebbe stata da qualificarsi come caso fortuito, evento imprevedibile e inevitabile, idoneo ad interrompere il nesso causale.

Infine, in via gradata, l' *CP_5* formulava domanda di garanzia nei confronti della compagnia assicurativa *Controparte_6* titolare della polizza RCT stipulata dalla soppressa Autorità Portuale di Bari, competente sul porto di Monopoli all'epoca dei fatti.

Con ordinanza del 03.05.2019, veniva disposto il differimento della prima udienza di comparizione ai fini della citazione del terzo chiamato in causa dall' *CP_5*

Con atto di chiamata in causa notificato il 14.05.2019, l' *Controparte_5* conveniva in giudizio la compagnia assicurativa *Controparte_6* chiedendo che, in caso di condanna, la Compagnia fosse tenuta a manlevare l'Ente per gli importi eventualmente riconosciuti in favore della parte attrice.

Con comparsa di costituzione e risposta depositata il 06.11.2019, si costituiva in giudizio *Controparte_6* la quale contestava integralmente le pretese attoree, aderendo alle difese già svolte dalla propria assicurata *CP_5* richiamandole espressamente.

La Compagnia di assicurazioni terza chiamata eccepiva, in via preliminare, la prescrizione quinquennale *ex* art. 2947 c.c. relativamente all'esercizio dei diritti azionati dall'attrice, evidenziando che l'evento dannoso risaliva al 02.01.2012 e che nessun atto interruttivo era stato notificato all' *CP_5* prima dell'11.12.2018.

Nel merito, la Compagnia assicurativa contestava la legittimazione passiva dell' *CP_5* e la fondatezza della domanda risarcitoria, evidenziando l'assenza di prova circa la responsabilità dell'Ente in ordine al verificarsi del sinistro e deducendo che anche nel caso in cui l'evento fosse

stato ritenuto come effettivamente verificatosi, la responsabilità del medesimo sarebbe stata da ascrivere esclusivamente al Comandante della nave “Wotan”, per aver condotto la manovra di ormeggio con imperizia e negligenza, in condizioni di bassa marea e con fondale non rilevato, come evidenziato dall’Autorità Marittima nell’inchiesta sommaria.

Controparte_6 richiamava inoltre le argomentazioni dell’**CP_5** in ordine all’applicabilità dell’art. 2051 c.c. e alla ricorrenza del caso fortuito - escludendo ogni responsabilità per danni da cose in custodia - e contestava il *quantum* della richiesta attorea, osservando che la somma oggetto di rivalsa derivava da scelte difensive opinabili della stessa società attrice nel procedimento arbitrale, tra cui la mancata impugnazione dell’inchiesta sommaria e la proposizione dell’impugnazione del lodo.

Con riferimento alla domanda di garanzia, **CP_6** confermava la vigenza della polizza assicurativa, invocando tuttavia le condizioni contrattuali, le limitazioni, le esclusioni e le franchigie previste, specificando che l’eventuale obbligazione indennitaria sarebbe stata soggetta a una franchigia frontale di €. 2.500,00.

All’udienza del 09.12.2020, depositate le memorie *ex art.* 183, comma 6, c.p.c., il precedente Giudice si pronunciava sulle istanze istruttorie formulate dalle parti; in particolare, veniva respinta la richiesta della parte attrice di nominare un C.T.U. ai sensi degli artt. 599 e 600 cod. nav., in quanto tale disposizione - che prevedeva l’intervento necessario del Consulente Tecnico nella fase decisoria delle cause relative a sinistri marittimi - trovava applicazione esclusivamente nei tribunali presso i quali fosse stato istituito l’Albo speciale dei Consulenti marittimi, a norma dell’art. 475 del Regolamento per la navigazione marittima, circostanza non sussistente nel caso di specie.

Il precedente Giudice rilevava, altresì, che la documentazione della quale la parte attrice aveva chiesto l’acquisizione risultava già prodotta in atti e che non ricorrevano i presupposti per la nomina di un interprete, essendo onere della parte (che aveva depositato atti in lingua straniera) curarne la traduzione in lingua italiana, anche in forma giurata; veniva, per contro, ammessa la prova testimoniale dedotta dall’attrice con la memoria *ex art.* 183, comma 6, n. 2, c.p.c., con facoltà di articolare prova contraria in capo all’**Controparte_5**, come richiesto dall’Ente terzo chiamato.

Espletata la prova testimoniale, la causa ritenuta matura per la decisione, veniva rinviata per la precisazione delle conclusioni all’udienza del 13.03.2025, ove veniva trattenuta in decisione, con assegnazione dei termini per il deposito di comparse conclusionali e memorie di replica, ai sensi dell’art. 190 c.p.c..

Il Ministero della Difesa - Istituto Idrografico della Marina, il *Controparte_7* [...] e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Capitaneria di Porto non depositavano la propria comparsa conclusionale, né la memoria di replica.

Tanto premesso in punto di fatto, le questioni sorte nel contraddittorio devono essere decise secondo l'ordine logico-giuridico.

Preliminarmente, devono essere scrutinate le eccezioni di difetto di legittimazione passiva sollevate dai *CP_8* convenuti.

Le suddette eccezioni sono fondate e meritano accoglimento.

Ai sensi dell'art. 6 della L. n. 84/1994, la manutenzione dei fondali portuali e la gestione delle aree demaniali rientrano nelle competenze dell' *Controparte_5* .

Non spettano quindi tali obblighi né all'Istituto Idrografico della Marina, né all'Agenzia del Demanio, né alla Capitaneria di Porto.

La società attrice *Parte_1* ha instaurato il presente giudizio al fine di chiedere la manleva e il risarcimento di quanto corrisposto all'Armatrice della motonave *Pt_2* (a seguito di lodo arbitrale internazionale), deducendo che il danno alla nave fosse derivato dall'urto con un corpo sommerso (relitto di boa) presente nel porto di Monopoli in occasione della manovra del 02.01.2012.

Orbene, il soggetto passivamente legittimato in tali controversie è solo l'ente portuale (cfr. Cass. Civ., n. 6916/2018; Cons. Stato, n. 467/2015).

Pertanto, le domande proposte dalla parte attrice nei confronti delle Amministrazioni statali convenute devono essere rigettate per difetto di legittimazione passiva.

Controparte_5 e *Controparte_6* hanno eccepito, a loro volta, il difetto di legittimazione passiva dell' *CP_5* sostenendo che l'obbligo di rimozione dei materiali sommersi gravasse, ex art. 72 cod. nav., sul proprietario del relitto e, in difetto, sulla Capitaneria.

Tale eccezione è infondata, poiché le funzioni generali di custodia e manutenzione dei fondali rientrano comunque, ai sensi dell'art. 6 della L. n. 84/1994, nelle attribuzioni dell'Autorità di Sistema.

L'Ente predetto è quindi astrattamente legittimato a contraddire nel presente giudizio.

Ancora in via preliminare, deve essere esaminata l'eccezione di prescrizione sollevata dalle parti terze chiamate in causa, *Controparte_5* e *Controparte_6* (nonché sollevata in via subordinata dalle Amministrazioni statali convenute).

L'eccezione è fondata e deve essere accolta.

Il sinistro oggetto di causa si è verificato il 02.01.2012, mentre la chiamata in causa dell' *CP_5* risale al 10.12.2018.

Ai sensi dell'art. 2947, comma 1, c.c., il diritto al risarcimento del danno da fatto illecito si prescrive in cinque anni dal fatto.

Sul punto, la giurisprudenza è costante nell'affermare che, per l'illecito istantaneo, il termine prescrizionale decorre dall'evento lesivo (cfr. Cass. Civ., n. 2102/2019).

Va rilevato che dalla documentazione in atti non sono emersi atti interruttivi del termine prescrizionale nei confronti dell' *CP_5*

Nel caso di specie, neppure potrebbe sostenersi - come talvolta affermato in giurisprudenza (cfr. Cass. Civ., n. 23086/2009) - che il termine di prescrizione quinquennale decorra dal momento della conoscenza effettiva della riferibilità del danno, ossia - nella fattispecie - dall'esito dell'arbitrato internazionale; invero, la società attrice ebbe immediata percezione del danno e ne imputò la causa all'urto in manovra già nel 2012, sicché il termine di prescrizione deve decorre da quella data.

Da tanto consegue, in ordine alla posizione di *Controparte_6* chiamata in garanzia dall' *CP_5* in qualità di assicuratrice della responsabilità civile verso terzi, che poichè l'obbligazione dell'assicuratore ex art. 1917 c.c. è accessoria e presuppone l'accertamento della responsabilità dell'assicurato (cfr. Cass. Civ., n. 9444/2010), nessun obbligo indennitario può sorgere in capo a *Controparte_6* (e, di conseguenza, non assume rilievo la disciplina dei limiti e delle franchigie di polizza, invocata dalla Compagnia, essendo rimasta assorbita la garanzia).

Venendo al merito, deve essere vagliata la domanda attorea avanzata nei confronti del Cap. *CP_2* e della Corporazione dei Piloti del Levante.

Va anzitutto rilevato che, ai sensi dell'art. 94 cod. nav., il pilota risponde dei danni derivanti dall'esercizio delle sue funzioni nei limiti della cauzione prestata e che la responsabilità presuppone comunque la prova di una condotta colposa.

Nel caso di specie, dagli atti processuali è emerso che la manovra di ingresso e ormeggio della motonave "Wotan" era stata portata a termine regolarmente, senza alcuna contestazione da parte del comandante della medesima nave (e/o dell'equipaggio) nei confronti del pilota, il quale era sbarcato solo dopo il completamento delle operazioni.

Il danno alla carena era stato riscontrato successivamente, allorquando il pilota non era più a bordo; nondimeno dall'inchiesta sommaria ex art. 578 cod. nav. non sono emersi elementi oggettivi di colpa imputabili al *Parte_3*.

L'attrice ha, altresì, prospettato un dovere di particolare diligenza del pilota ai sensi dell'art. 92 cod. nav., ritenendo che questi avrebbe dovuto segnalare la presenza di ostacoli sul fondo; tuttavia, come emerge dalle relazioni tecniche versate in atti e dalle stesse risultanze dell'ispezione subacquea,

la presunta presenza di un relitto di boa non era stata segnalata ufficialmente, né risultava conoscibile al momento della manovra, mentre l'area interessata risultava nelle carte nautiche come "unsurveyed", circostanza che ha confermato l'assenza di segnalazioni certe dell'asserito ostacolo e l'impossibilità di imputare al pilota la mancata conoscenza di un potenziale pericolo occulto.

In argomento, la giurisprudenza di legittimità è costante nell'affermare che la responsabilità del pilota può configurarsi solo in presenza di condotte colpose concrete e provate, non essendo sufficiente il mero verificarsi di un danno durante o dopo la manovra (in tal senso si vedano, tra le altre, Cass. Civ., n. 7150/2020, che ha ribadito la necessità di una rigorosa prova della colpa in capo al pilota, e Cass. Civ., n. 17904/2019, che ha richiamato il principio secondo cui la responsabilità professionale in materia nautica richiede la dimostrazione di un comportamento colposo causalmente efficiente).

In particolare, la responsabilità del pilota non può essere desunta automaticamente dal verificarsi dell'evento dannoso, ma deve fondarsi su specifiche omissioni o errori tecnici accertati (cfr. Cass. Civ., ord. n. 12054/2021).

Nel caso in esame, la prova della condotta colposa del pilota non è stata fornita.

Alla luce di tali principi, deve escludersi qualsiasi responsabilità in capo al Cap. CP_2 [...] e, conseguentemente, anche alla Corporazione dei Piloti del Levante, la cui eventuale responsabilità riflessa presupporrebbe l'accertamento della colpa del pilota ai sensi dell'art. 94 cod. nav..

La domanda attorea deve pertanto essere rigettata anche nei loro confronti.

In conclusione, la domanda attorea deve essere integralmente rigettata, per difetto di legittimazione passiva delle Amministrazioni statali convenute, per intervenuta prescrizione nei confronti dell' CP_5 nonché per mancanza di responsabilità del pilota e della Corporazione nella causazione dell'evento.

Quanto alle spese di lite, trova applicazione il principio generale di cui all'art. 91 c.p.c., secondo cui esse seguono la soccombenza; nondimeno, questo Giudice ritiene sussistenti gravi ed eccezionali ragioni - ai sensi dell'art. 92, comma 2, c.p.c. - per disporre una compensazione parziale.

Invero, la domanda attrice è stata rigettata in larga parte sulla base di eccezioni preliminari (difetto di legittimazione passiva e prescrizione), senza che fosse necessaria un'istruttoria complessa né un approfondito esame del merito; inoltre, la vicenda ha coinvolto una pluralità di soggetti pubblici e privati, con una distribuzione di competenze non immediatamente chiara, sicché l'attrice poteva ragionevolmente ritenere di dover evocare in giudizio diversi enti potenzialmente responsabili.

Gli elementi poc'anzi riportati giustificano una riduzione dell'onere economico gravante sulla parte soccombente, mediante compensazione delle spese nella misura di 1/2, ponendosi il restante 1/2 a carico della parte attrice.

Le spese del giudizio sono liquidate come in dispositivo, in conformità ai parametri stabiliti dal D.M. n. 147/2022 riferiti allo scaglione corrispondente al valore della causa (da €. 52.001,00 a €. 260.000,01), con riconoscimento delle fasi di studio, introduttiva, istruttoria/trattazione e decisionale, per quanto riguarda le parti convenute *Controparte_1* e *Controparte_2* e le parti terze chiamate *Controparte_5* e di *Controparte_6* [...] mentre, in ordine alle spese da liquidarsi in favore dei *CP_8* convenuti, vanno riconosciute le fasi di studio, introduttiva e istruttoria/trattazione, in quanto i medesimi convenuti non hanno provveduto a depositare gli scritti conclusionali.

P.Q.M.

Il Tribunale di Bari, Seconda Sezione Civile, in composizione monocratica, definitivamente pronunciando sulla domanda proposta da *Parte_1* con atto di citazione notificato il 21-27.06.2018, nei confronti del *Controparte_1* Bari, del *Controparte_2* del Ministero della Difesa - Istituto Idrografico della Marina, del [...] *Controparte_9* [...] nonché nei confronti dell' *Controparte_5* e di *Controparte_6* ogni contraria istanza, deduzione ed eccezione disattesa, così provvede:

1) DICHIARA il difetto di legittimazione passiva del Ministero della Difesa - Istituto Idrografico della Marina, del *Controparte_7* e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Capitaneria di Porto;

2) RIGETTA la domanda attorea proposta nei confronti dell' *Controparte_5* [...] per intervenuta prescrizione e nei confronti di *Controparte_2* della Corporazione dei Piloti del Levante e di *Controparte_6* perché infondata;

3) COMPENSA nella misura di 1/2 le spese del presente giudizio che liquida per l'intero:

a] in €. 14.103,00 per compensi, oltre esborsi, rimborso forf. spese generali 15% e accessori come per legge nei rapporti tra l'attrice e le parti convenute *Controparte_1* e [...] *CP_2* e le parti terze chiamate, *Controparte_5* e di *Controparte_6* - CONDANNANDO la parte attrice, *Parte_1* al pagamento, in favore delle parti convenute, *Controparte_1* e *Controparte_2*, e delle parti terze chiamate, *Controparte_5* e di [...] *CP_6* del restante 1/2;

b] in €. 9.850,00 per compensi, oltre esborsi, rimborso forf. spese generali 15% e accessori come per legge nei rapporti tra la parte attrice e le parti convenute Ministero della Difesa - Istituto Idrografico della Marina, *Controparte_7* *Controparte_7* Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Capitaneria di Porto - CONDANNANDO la parte attrice, *Parte_1* al pagamento del restante 1/2 in favore di Ministero della Difesa - Istituto Idrografico della Marina, *Controparte_7*, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Capitaneria di Porto.

Così deciso in Bari, il 24.09.2025.

Il Giudice
dott.ssa Simona Merra