

TRIBUNALE DI COSENZA

OGGETTO: relazione di perizia di parte per le controdeduzioni alla relazione del CTU inerente la causa civile n°..... vertente tra (parte attrice) e (parte convenuta)

Premessa

In qualità di perito di parte nominato dalla S.n.c. nella causa civile in oggetto, il sottoscritto ing. Giuseppe Infusini, iscritto all'Albo Professionale degli Ingegneri della Provincia di Cosenza al n°890 ed all'Albo dei Consulenti Tecnici d'Ufficio del Tribunale di Cosenza al n°1391, avendo assistito alle operazioni peritali disposte dal C.T.U., iniziate in data 06.05.2005, in base ai rilievi ed accertamenti eseguiti dal sottoscritto, nonché in base allo studio degli atti di causa, della relazione presentata dal C.T.U. ing. e della precedente relazione di consulenza redatta dal precedente CTU ing., rassegna la seguente relazione di perizia di parte, redatta facendo propri i quesiti formulati dall'Ill.mo Signor Giudice al C.T.U. stesso.

1) QUESITI

I quesiti formulati dal Sig. Giudice I. sono i seguenti:

- 1) *Previo esame ed accertamento dello stato dei luoghi, si accertino, verificchino, descrivano eventuali gravi difetti agli immobili di proprietà degli attori, ed in particolare si accerti se al cortile carraio ed al garage, è possibile accedere con autovettura e/o con altri mezzi a trazione meccanica (camion e trattori ad es. per lo scarico della legna o di altri materiali);*
- 2) *In caso di menomazione dell'uso e/o della funzionalità dell'immobile, con inidoneità parziale all'uso cui è destinato, si quantifichi il corrispondente danno economico derivante dalla perdita di valore commerciale dell'immobile a causa delle ridotte e limitate funzionalità, oltre che il danno alla vita di relazione.”;*
- 3) *Accerti, altresì, se la stradella in oggetto è conforme alla normativa vigente.*

Dopo aver preso attenta visione dell'elaborato redatto dal C.T.U., il sottoscritto ritiene necessario, per i giusti fini di causa, di dover far rilevare, all'Ill.mo Sig. Giudice I. le **manchevolezze** ed **inesattezze** contenute nelle risposte in ordine ai quesiti formulati.

Di seguito si riportano le controdeduzioni del sottoscritto puntualmente ad ogni paragrafo contenuto nell'elaborato peritale ed, in particolare, alle risposte del CTU ai quesiti postigli.

2) PREMESSE DEL C.T.U.

parag. 3.1): **Compiti e requisiti del C.T.U.**

IL C.T.U. “spiega” al sig. Giudice quali egli ritenga siano suoi compiti ed i “requisiti” e scrive

testualmente “*Il compito del CTU è quello di rendere chiaro al Giudice tutto ciò che è inerente a questione tecniche, deve infatti accertare e/o rilevare l'accaduto, con assoluta imparzialità e serenità di giudizio facendo affidamento sul proprio bagaglio culturale sulla competenza e sulla propria esperienza, al fine di generare chiarezza e certezza fornendo al Giudice elementi certi ed oggettivi di giudizio e di valutazione utili e necessari per decidere in tranquillità per una equa amministrazione della giustizia*”.

Prima osservazione

Qui il CTU si avventura in una descrizione evidentemente molto generica dei compiti del CTU, compiti e mansioni che sono disciplinati dal C.p.c. e posti nei giusti limiti dalla Cassazione in varie sentenze. A tal proposito si riporta: (Cass. II 26.02.2003 – N°2887) “In relazione alla finalità propria della consulenza tecnica d’ufficio, che è quella di aiutare il giudice nella valutazione di elementi acquisiti o nella soluzione di questioni che comportino specifiche conoscenze.....”

Nella vertenza in oggetto il CTU non doveva “*rilevare l'accaduto*” ma si doveva limitare a dare risposte ai quesiti formulati dal Giudice che dovevano scaturire da indagini puntuali e da prove certe ed oggettive.

A giudizio del sottoscritto, come dimostrerà la presente relazione, **il CTU invece, si è comportato in tutt’altro modo**, non valutando obiettivamente tutti gli elementi della consulenza tant’è che alcune sue conclusioni sono stabilite su “opinioni personali” anziché su elementi tecnici certi, generando, in tal modo, confusione ed incertezza che sicuramente non potranno aiutare il Giudice a formulare il suo giudizio.

Seconda osservazione

In questo paragrafo, inoltre, non vi è traccia di quali siano “i requisiti del CTU”, a cui lo stesso CTU fa riferimento nel titolo del parag. 3.0.

parag. 3.2): Svolgimento delle operazioni peritali

In questo paragrafo il CTU scrive del primo incontro con le parti avvenuto in data 22.04.2005 alle ore 16:30 presso il suo studio in Cosenza nel corso del quale “*...si dava inizio alle operazioni peritali con l’esame della documentazione in atti per una definizione chiara dell’iter peritale che il sottoscritto CTU intendeva intraprendere*”.

Prima osservazione

E’ noto che il CTU gode piena libertà circa la scelta dei mezzi più idonei per gli accertamenti e per l’indirizzo delle operazioni. Egli è in possesso dei fascicoli di causa e dovrebbe essere persona “particolarmente esperta” al compimento di atti specifici.

Quindi il sottoscritto ha solo preso atto di come il CTU intendeva svolgere le indagini, ritenendo di rinviare ogni qualsiasi osservazione al successivo sopralluogo sui luoghi di causa e non ha concordato alcun iter procedurale con il CTU.

Il CTU, a pag. 5 del suo elaborato, elenca i punti del suo iter peritale che non coincide esattamente con quanto contenuto nel relativo verbale (confr. Verbale di I° incontro fra le

parti). In particolare nel verbale è scritto “..sin da ora il CTU mette a disposizione il modello fuoristrada, (N.B.: legale della parte attrice) il modello monovolume e richiede se le parti possano presenziare con le vetture di loro proprietà”; nell’elaborato peritale, invece, egli scrive “..effettuare delle prove pratiche di accesso ai garage degli istanti con utilizzo di veicoli di diversi segmenti e che, nei limiti del possibile, ogni convenuto possa mettere a disposizione (la) propria autovettura”

Seconda osservazione

Non si capisce perché il CTU abbia trascritto in maniera diversa quanto verbalizzato, né perché decida di mettere a disposizione la sua auto (di segmento H), di utilizzare quella (di segmento I) ancora prima di aver visionato i luoghi oggetto di causa. Inoltre egli non dice chi dovrebbe guidare l’auto in tali “prove pratiche” di accesso ai garage.

Nel verbale del 1° incontro fra le parti in CTU, nel terz’ultimo capoverso, il CTU riporta testualmente “Le parti si dimostrano disponibili ad una fattiva collaborazione, riservandosi di segnalare eventualmente ulteriori e nuove notizie in merito al **sinistro** in esame”

Terza osservazione

E’ evidente che l’oggetto di causa **non è un sinistro** ed è altrettanto evidente che il CTU usa una procedura prestampata che ritiene possa adattarsi a tutti i casi. Ciò dimostra la leggerezza con cui il CTU ha affrontato il suo compito, venendo meno ai “buoni propositi” contenuti nelle sue premesse circa “i compiti del CTU”.

In questo stesso paragrafo, a pag. 5, il CTU scrive “.....ha proceduto ad una descrizione delle unità immobiliari e relative pertinenze, con specifico riferimento al passo carraio, oggetto della vertenza in esame, e rilevando planimetricamente tutti i luoghi di causa con misurazione in larghezza, lunghezza ed altezza delle aree interessate alle successive prove pratiche di accesso ai veicoli o mezzi pesanti , nonché ad identificare eventuali difetti strutturali o di funzionalità”.

Quarta osservazione

Il “fascicolo dei rilievi planimetrici”, che il CTU allega alla sua relazione, è composto di un solo foglio formato A3, **non contiene alcun dato numerico** (distanza, quote, sezioni, ecc..) sia del cortile carraio (come chiede il sig. Giudice) che della strada privata adiacente.

La mancanza di questi dati e la più generale assenza di rappresentazione grafica delle manovre effettuate durante le prove pratiche in rapporto allo stato dei luoghi, dimostrano ancora la superficialità con cui si è mosso il CTU che non può, in tal modo, aiutare il sig. Giudice nella giusta valutazione dei fatti.

Non si capisce, inoltre, perché il CTU rivolga attenzione anche a “difetti strutturali degli immobili”, atteso che ciò non ha nulla a che vedere con il quesito posto dal sig. Giudice che di certo non voleva riferirsi a difetti strutturali.

Il CTU, nell'ultimo capoverso di questo paragrafo specifica che "...*tutte le operazioni sono state Integrate da opportuni rilievi fotografici, nonché a mezzo della ricerca di documentazione c/o pubblici uffici o esibiti dalle parti, al fine di definire in modo completo e compiuto, lo stato dei luoghi e proprietà peculiari*".

Quinta osservazione

Sulla carenza della rappresentazione cartografica dello stato dei luoghi si è già detto in precedenza; in aggiunta occorre evidenziare che:

- il CTU non dice quale tipo di documenti abbia reperito né tantomeno indica la provenienza;
- il CTU non specifica quali documenti abbiano esibito le parti.

Su quest'ultima osservazione il sottoscritto fa presente al sig. Giudice che il CTU, **contravvenendo alle norme che regolano i suoi compiti**, ha accettato ed utilizzato (come prova per rispondere al terzo quesito) un documento consegnatogli dalla parte attrice nell'occasione del 3° sopralluogo, denominato "Planimetrie e sistemazione esterna" non prodotta da Uffici Pubblici. (si confronti anche il paragrafo 6-c, prima osservazione, della presente relazione).

DALL'ESAME DI QUESTE PRIME OSSERVAZIONI, RISCONTRABILI NEGLI ATTI PRODOTTI DAL CTU, SI DESUME CHE EGLI NON HA AGITO CON LA DOVUTA PROFESSIONALITÀ E DILIGENZA ED IL CONTENUTO DELLA SUA RELAZIONE NON PUÒ FARE ALTRO CHE GENERARE CONFUSIONE ED INCERTEZZA NELL'ANIMO DEL GIUDICE

3) DESCRIZIONE DEI FATTI FORNITA DAL CTU

parag. 4.0 (desunti dal CTU dalla documentazione in atti)

In questo paragrafo il CTU si cimenta in una inutile descrizione dei fatti desunta dagli atti di causa, e la arricchisce di sue gratuite considerazioni non riportando, di fatto, esattamente quanto contenuto negli atti di causa

Il CTU scrive al primo periodo "...*a mezzo di una stradina che, nel periodo antecedente alla primavera del 2001, consentiva un agevole accesso a mezzi di trazione meccanica*".

Prima osservazione

Nell'atto di citazione a firma dell'avv.to (25.10.2001), invece, si legge "...una stradella che fino a qualche mese addietro, priva di qualsiasi delimitazione, consentiva un comodo transito ed un agevole accesso delle autovetture".

Si fa notare al sig. Giudice che un'autovettura è uno specifico mezzo a trazione meccanica e scrivere (come fa il CTU) solo "mezzi a trazione meccanica" significa includere qualsiasi altro tipo di mezzo.

Seconda osservazione

Nel secondo periodo di questo paragrafo il CTU descrive in maniera assolutamente confusa la richiesta, da parte della Società convenuta, al proprietario del terreno adiacente la strada privata che conduce alle unità immobiliari interessate, "*di arretrare la costruzione del muro di recinzione di almeno un metro per tutta la lunghezza della stradella e di acquistare, pagandone il corrispettivo, il terreno corrispondente*" Tale descrizione dei fatti è contenuta nelle note istruttorie a firma del 20.02.2003.

Terza osservazione

Quando il CTU scrive “...*pertanto gli attori non possono più accedere con le loro autovetture...*”, dal momento che egli usa il tempo presente del verbo “potere”, sembra che egli giunga già a delle conclusioni prima ancora di accertare i fatti.

Quarta osservazione

Nell’ultima parte di questo paragrafo il CTU rimarca un’ovvia conclusione dell’avv.
.....legale della parte convenuta, che nell’atto di comparsa di costituzione scrive
“.....*a questo punto è palese la mala fede degli attori i quali, pur avendo acquistato alle condizioni contrattuali ivi indicate e cioè con la servitù di passaggio di metri 4 oggi, a distanza di molti anni, lamentano l’inidoneità del passaggio verificatesi a seguito dell’avvenuta recinzione della proprietà finitima dei signori*”.

Il CTU, invece, facendo risaltare in modo del tutto gratuito ed inopportuno la parola “malafede”, omette alcuni altri passaggi contenuti nel suddetto atto di comparizione e quello che riporta risulta, in alcune parole, alterato rispetto allo scritto originale della Coschigano.

4) DESCRIZIONE DEGLI ACCERTAMENTI TECNICI FORNITA DAL CTU

parag. 5.0 relazione di consulenza

Il CTU, dopo aver descritto sommariamente i luoghi di causa, identifica gli immobili, ne riporta gli estremi degli atti autorizzativi, ivi compreso il certificato di abitabilità. Egli, pur indicando una larghezza media utile di ml 4,07 della strada privata, non ne rappresenta quote, sezioni e qualsiasi altro particolare utile ai fini di causa (come già evidenziato in questa relazione (par. 2) nella quarta osservazione a parag.3.2 del CTU).

Egli, per esempio, mette in risalto “*la forte pendenza della rampa dei garage dei sigg. Mazzotta e Ruffolo*”, ma non ne fornisce la sezione grafica.

Prima osservazione

Quanto asserisce il CTU in merito a pendenze, larghezza ecc., si rileva che tali grandezze non sono suscettibili di verifica; è inconcepibile che si descriva “*una rampa di pendenza notevole rispetto alla modesta salita della fase iniziale...*” senza averne un riscontro oggettivo, attraverso grafici, quote e misure, che avrebbero prospettato al il sig. Giudice, in maniera comprensibile e tangibile, il corretto stato dei luoghi.

Il sottoscritto riporta nell’allegato N°1 la planimetria dei luoghi quotata e nell’allegato N°2 le sezioni in corrispondenza delle rampe di accesso ai rispettivi garage degli attori. La stradella privata interessata agli atti di causa è rappresentata anche nella documentazione fotografica (All. N°6-Foto n°1)

L’allegato N°6 (documentazione fotografica) contiene, per comodità di interpretazione, una planimetria in cui vengono rappresentati i punti di vista fotografici.

Per il solo fatto che le unità abitative sono dotate, come scrive il CTU di “camini a legna” ne deduce che la destinazione d’uso dei locali garage (che egli chiama inopportunamente box) è “*è anche di deposito di detto materiale (legna)*”.

Seconda osservazione

Dalle foto n°7 ed 8 del suo elaborato, che inquadrano in un ripresa da lontano le unità immobiliari di proprietà degli attori, il CTU nota *“l’assenza di danni strutturali e la presenza di comignoli sulla copertura, che indicano la presenza di camini all’interno degli appartamenti”*.

Da questa sua asserzione non si capisce se il CTU abbia verificato la presenza di caminetti alimentati a legna nelle unità abitative interessate ai fatti di causa, ma certo è che il CTU “assegna” arbitrariamente delle destinazioni d’uso a dei locali la cui destinazione deve essere acclarata da atti autorizzativi quali il progetto e la dichiarazione di abitabilità rilasciata dal Comune.

Di fatto l’agibilità rilasciata dal Comune non specifica le destinazioni d’uso dei vari piani delle unità abitative, ma dagli elaborati progettuali allegati al progetto di Variante N°..... si evince chiaramente che, al piano interrato, **non risultano esservi ambienti destinati a deposito** (Confr. All. N°3 e N°4)

5) DESCRIZIONE (FORNITA DAL CTU) DELLE PROVE TEORICHE A MEZZO SOFTWARE E PROVE PRATICHE SUOI LUOGHI DI CAUSA; CONFRONTO TRA LE METODOLOGIE (parag. 5.2 relazione di consulenza)

In questo paragrafo il CTU, di fatto, non ritiene attendibile i risultati ottenuti attraverso una simulazione vettoriale di accesso delle autovetture ai garage degli attori. Egli afferma, evidenziando le parole con diverse colorazioni (elemento che diminuisce la leggibilità del testo) che le prove realizzate per simulazione vettoriale *“rappresentano una idealizzazione della realtà.....vengono esclusi e non tenuti in debita considerazione tutta una serie di aspetti tecnici.....”* . e conclude *“..rilevate le suddette approssimazioni che rendono non particolarmente attendibile un accertamento tecnico “probante” (N.B.: qui non si capisce cosa vuole dire) lo scrivente ha ritenuto doveroso ed utile procedere ad una serie di prove pratiche.....”*

Prima osservazione

Appare ingiustificato che il CTU scarti a priori i risultati delle prove di simulazione vettoriale per l’accesso ai garage, atteso che in tale modello può anche tenersi conto di tutte le condizioni che caratterizzano lo stato dei luoghi.

In realtà le prove di simulazione vettoriali delle manovre sono quelle più attendibili dal punto di vista scientifico, in quanto è supportata da dati e risultati tecnici certi e non soggettivi.

A tal proposito si rimanda alle considerazioni tecniche contenute nella prima Consulenza Tecnica di Parte, redatta dall’ing., che perviene a delle conclusioni condivise dallo scrivente.

Seconda osservazione

Il CTU nel suo operato, deve evitare che le conclusioni siano stabilite su fatti soggettivi anziché su elementi scientifici e tecnici. Al contrario il CTU ing., **fonda le sue convinzioni su “impressioni”** che non trovano un riscontro tecnico.

Infatti egli, secondo “la sua metodologia” fa eseguire le prove pratiche di accesso agli attori stessi conducendo le loro rispettive autovetture.

CHE TIPO DI ATTENDIBILITA’ POSSONO FORNIRE LE PROVE COSI’ CONDOTTE?

Come può il CTU, con tale scelta, rispondere ai quesiti del sig. Giudice in modo imparziale e corretto se **basa le sue convinzioni, di fatto, su prove pratiche “di parte”?**

Tutt'al più sarebbe stato comprensibile che il CTU avesse fatto eseguire le prove a persona terza, in modo tale da poter giudicare l'esito delle stesse in maniera imparziale, oggettiva e sulle quali egli avrebbe potuto poi effettuare le sue considerazioni aggiuntive (presenza di carico, capacità del conducente, ecc.....)

Terza osservazione

Il CTU non effettua sufficienti prove simulate come espressamente chiesto dal sottoscritto – confr. verbale 3° sopralluogo- non fornendo alcuna spiegazione tecnicamente plausibile in tal senso.

Ciò nonostante il risultato delle prove di simulazione effettuate dal CTU dimostra inequivocabilmente che fino al segmento B (berline piccole es. Ford Fiesta, Fiat Punto) le autovetture accedono ai garage con **una sola manovra** sia a marcia avanti che a marcia indietro.

Quarta osservazione

Il CTU non effettua alcuna prova simulata sia per le autovetture classificate in categoria C (berline medie, compatte) che in categoria D (berline medie)

5.1) METODO PROVE PRATICHE DI ACCESSO (parag. 5.2 –B relazione di consulenza)

Il CTU, come si è detto appronta una “sua metodologia” che *“prevede che ciascun proprietario (attore della causa) della sua autovettura provi ad accedere dapprima a marcia avanti e, in caso negativo, in retromarcia”* e per di più *“con una serie di circostanze favorevoli”*.

Nonostante ciò, le prove pratiche (come dirà il CTU al par. 6.0) *“danno un esito simile a quelle simulate....ma in aggiunta esistono delle limitazioni anche per le autovetture di categoria A-B-C-D ed F in relazione al loro carico ed alla bravura del conducente”*.

Prima osservazione

Appare chiaro anche qui che il CTU cerca sempre più di spostare l'interesse peritale sulle prove pratiche sforzandosi di trovare qualsiasi tipo di motivazione in grado di screditare la validità delle prove di simulazione vettoriale ed aggiunge, altresì, altri dettagli facendo apparire di massima difficoltà l'accesso ai garage.

Infatti, a tal proposito, egli scrive al parag. 6.0):

“Ma il problema più serio, sotto il profilo tecnico, è l'incidenza della forza peso, soprattutto in caso di carico elevato della vettura, nello spazio di accesso alla rampa dei locali box ove esiste un forte cambio di pendenza; difatti, come ha dimostrato soprattutto la prova della Citroen C3 risulta molto probabile la circostanza che il telaio dell'autovettura vada ad urtare contro il fermo del cancello, con conseguenti danni al veicolo” .

In appresso si ritiene utile riportare nella seguente tabella il raffronto tra i risultati delle prove di simulazione vettoriale e quelli delle prove pratiche fornite dal CTU

	SIMULAZIONE VETTORIALE	Accesso (proprietà)	PROVE PRATICHE	Accesso (proprietà)
Segmento A: mini (es. Daewoo Matiz)	NON EFFETTUATA	Non indicato	Auto utilizzata: Fiat Panda Conducente: Infusini (CTP convenuti) Ingresso m.a.: 1 manovra Uscita m.a.: 1 manovra (il senso della manovra in uscita non è contenuto nel verbale del CTU)
Segmento B: piccole (es. Fiat Punto, Ford Fiesta)	Ingresso m.a.: 1 manovra	Non indicato	NON EFFETTUATA	
Segmento C: berline medio-piccole (es. Fiat Stilo, Ford Focus)	NON EFFETTUATA	Non indicato	Auto utilizzata: Citroen C3 Conducente: Infusini (CTP convenuti) Ingresso m.a.: 2 manovre Uscita m.i.: 2 manovre
Segmento D: berline medie (es. Audi A4, Alfa 156, Lancia Lbra)	Non effettuata, ma, tuttavia, ne viene riportato il risultato: ingresso a m.i. con min. 3 manovre	Non indicato	Auto utilizzata: Alfa 156 Conducente: (proprietario e parte attrice) Ingresso m.a.: non possibile Ingresso m.i.: 5 manovre Uscita m.i.: 7 manovre
“ “	“ “	“	Auto utilizzata: Citroen Xsara Conducente: (proprietario e parte attrice) Ingresso m.a.: non possibile Ingresso m.i.: 3-5 manovre Uscita m.i.: 2-3 manovre (sul verbale il CTU riporta solo 2 manovre)
“ “	“ “	“	Auto utilizzata: Opel Vectra Conducente:(proprietario e parte attrice) Ingresso m.a.: non possibile Ingresso m.i.: 8 manovre Uscita m.a.: 2 manovre
Segmento I: Multispazio (es. Lancia Phedra)	“ “	“	Auto utilizzata: Lancia Phedra Conducente:(proprietario e legale di parte attrice) Ingresso m.a.: non possibile Ingresso m.i.: non possibile Uscita m.a.: non possibile

LEGENDA:

Ingresso m.a.: ingresso marcia avanti

Uscita m.i.: uscita marcia indietro

N.B.: le scritte in colore rosso in tabella rappresentano i risultati delle prove pratiche riportati erroneamente dal CTU

Seconda osservazione

Premesso che nella sua relazione il CTU, sia per quanto attiene le prove simulate che quelle pratiche, non indica l'accesso verso il quale è interessata la prova (lo indica solo sui grafici-All. N°2) dall'esame della suddetta tabella si evince quanto in appresso specificato.

1) La maggior parte delle prove pratiche sono state effettuate nella proprietà Mazzotta ove, per il cambio di pendenza del percorso dovuto alla presenza della rampa, l'accesso è, ovviamente, più disagiato.

2) Il CTU non spiega per quale ragione ha ritenuto opportuno fare effettuare le prove pratiche, per ogni distinto accesso ai garage delle unità immobiliari, usando solo le rispettive autovetture dei proprietari degli attori (interessate agli accessi).

Di questa scelta non vi è traccia di spiegazione alcuna nell'elaborato del CTU.

3) Come già evidenziato, **il CTU preferisce far condurre le auto ai rispettivi proprietari** che ricoprono anche il ruolo di parte attrice, evitando di impegnare le diverse autovetture, ugualmente, per tutti gli accessi di cui è causa.

4) Il CTU non effettua la simulazione vettoriale per auto di categoria C, ed assegna alla Citroen C3, condotta dallo scrivente (ma non di sua proprietà), la categoria **B-C**; pertanto dovrebbe spiegare se i risultati ottenuti, sia per la prova simulata che per quella pratica, siano da attribuire ad autovetture di segmento B e di segmento C .

Terza osservazione

La premura con cui il CTU ha sottolineato che l'autovettura C3 *“avrebbe potuto urtare con il telaio al fermo del cancello”* non trova alcuna motivazione atteso che egli si deve riferire fatti certi e *“non probabili”* o *“verosimili”* (ma si trattava solo di un fermo e non di un difetto di costruzione).

Il CTU, a pag. 13 (simulazione vettoriale) afferma che *“le altre autovetture classificate di segmento superiore a **E, F, G**, accedono ma dopo un numero di manovre in retromarcia elevato, mentre quelle di categorie **H ed I** non riescono ad entrare”*.

Quarta osservazione

Qui non si capisce cosa avvenga esattamente per le autovetture di segmento E, F, G, atteso che egli afferma che solo quelle di categoria H ed I non possono accedere.

Il CTU a pag. 15 della sua relazione scrive *“...avendo verificato che le autovetture con dimensioni di categoria **G, H ed I** non riescono ad entrare....”*.

Inoltre il CTU, subito dopo, afferma *“..avendo avuto risultati simili con le prove di simulazione teoriche.....”*.

Quinta osservazione

In realtà il CTU confonde le categorie con cui ha classificato le autovetture perché la prova pratica è stata effettuata per l'autovettura di categoria **I** (Lancia Phedra) e non di categoria **G ed H!!**

Sesta osservazione

Il CTU dimentica che non ha effettuato, per le categorie di autovetture G, H, I, alcuna prova di simulazione vettoriale, così come non lo ha fatto con mezzi con rimorchi (per esempio trattori).

Settima osservazione

Premesso che il CTU ha riferito il senso di marcia delle autovetture (ingresso-uscita) rispetto al passo carraio di ciascun proprietario (confr. All. N°2 CTU), si rileva che egli **riporta erroneamente** l'esito della prova con la Fiat Panda (condotta dallo scrivente); infatti egli scrive *“uscita marcia avanti: 1 manovra”* anziché *“uscita marcia indietro: una manovra”*, confondendo l'uscita a marcia indietro con l'uscita a marcia avanti (confr. foto N°11 CTU)

Uguualmente il CTU, in riferimento alla prova con l'auto Alfa 156 scrive, generando ancora confusione, *“ingresso marcia avanti: non possibile; ingresso in retromarcia: 5 manovre”* e *“uscita marcia indietro: 7 manovre”*, omettendo di specificare (forse) che l'uscita consta di un primo tratto, effettuato a marcia avanti (uscita dal passo carraio) e di un secondo effettuato a marcia indietro (lungo la strada privata oggetto di causa, in discesa); è del tutto evidente, infatti, che se l'auto non può entrare a marcia avanti, come farebbe ad uscire solo a marcia indietro?.

Ed ancora il CTU, allo stesso modo, incorre in errore anche sulla prova con la Citroen Xsara; infatti egli scrive *“ingresso marcia avanti: non possibile; ingresso in retromarcia:3-5 manovre”* e *“uscita marcia indietro: 2-3 manovre”*

La confusione in cui incorre il CTU è tale che relativamente alla prova con la Lancia Phedra egli scrive, inutilmente, *“uscita marcia indietro: non possibile”*, atteso che la stessa auto sia a marcia avanti che a marcia indietro non riesce ad entrare nel passo carraio.

Ottava osservazione

Il CTU a pag. 14, 1° rigo, scrive: *“Tale metodologia prevede che ciascun proprietario della sua autovettura, provi ad accedere.....”*

Qui il CTU si dimentica di precisare che il sottoscritto ha provato con due autovetture (Fiat Panda e Citroen C3) di cui non è proprietario (**contrariamente a quanto egli scrive a pag. 15 punto 6**), e limitatamente al passo carraio di proprietà Mazzotta che, da quanto precedentemente fatto già osservare, è quello più disagiato (confr. All. N°2 -.Sez. accesso Mazzotta).

Nona osservazione

Il CTU, durante l'esecuzione delle prove, non opera alcuna misurazione nel momento in cui le auto si immettono negli accessi allo scopo di verificare gli spazi restanti tra l'ingombro delle auto e parti fisse degli accessi stessi (cancelli, muri, ecc..). Egli, quindi non fornisce alcuna rappresentazione che contenga le misurazioni nei punti in cui le autovetture non possono proseguire per la presenza delle suddette parti fisse.

Tali misurazioni avrebbero potuto accertare la correttezza o meno della manovra effettuata dagli stessi **attori-autisti**, al fine di valutare l'attendibilità della prova.

Infatti, per esempio, facendo riferimento alla foto del CTU relativa alla prova pratica eseguita con l'Opel Vectra (foto n°23-24 CTU) si vede chiaramente che il conducente (proprietario dell'auto ed attore in causa) accede al passo carraio completamente al di fuori dell'ipotetico raggio di curvatura; in pratica, come si dice comunemente, il conducente *“imbocca male l'accesso”*, così male da apparire una manovra voluta. Nell'Allegato N°6-foto n°2-3 si riportano, per confronto, la foto N°23 del CTU (in cui, tra l'altro, viene ripreso anche il sottoscritto nel momento in cui effettua una foto) con la foto N°2 effettuata dal sottoscritto. Allo stesso modo anche nell'ingresso della stessa auto a marcia avanti si può notare una manovra ugualmente errata. (All. N°6-foto N°3)

La riprova della veridicità di queste osservazioni sta nella constatazione che le manovre impegnate (8) nell'ingresso a marcia indietro siano molto maggiori di quelle di uscita a marcia avanti.

Il CTU, su questa prova, come sulle altre, non commenta alcunché, né opera, come già evidenziato, alcuna misurazione per determinare la distanza intercorrente tra l'auto ed punti obbligati dell'accesso (cancello, muro, marciapiedi, ecc..).

Lo stesso dicasi per la prova effettuata con Citroen Xsara: è palese che il conducente accede all'ingresso del cancello lasciando ampi spazi sulla fiancata, sia in marcia avanti che in marcia indietro – (confr. foto n°15 CTU) con il risultato di aumentare il numero delle manovre di accesso, che vengono prospettate in maniera molto più difficoltosa e “*con la necessità*” addirittura – scrive il CTU – “*...che il conducente sia coadiuvato da persone poste all'esterno*” -(pag. 17 relazione CTU”)

Da queste osservazioni circostanziate ed argomentate risulta evidente che il CTU non e' in grado di rispondere correttamente al 1° quesito.

Le prove pratiche, per quanto dimostrato:

-sono state effettuate senza indicare un criterio tecnico

-sono state seguite in maniera superficiale senza operare alcuna misurazione

-non possono fornire alcuna attendibilita' essendo state eseguite dagli stessi attori con le rispettive auto di proprieta', ed esclusivamente in direzione dei rispettivi accessi.

6) RISPOSTE AI QUESITI FORNITE DAL CTU (parag. 6.0 relazione di consulenza)

In questo paragrafo il CTU appronta le sue conclusioni con una premessa non molto comprensibile, quando scrive “*.....avendo ricercato le caratteristiche geometriche e dimensionali dei luoghi.....*”.

6.1) RISPOSTA DEL CTU AL 1°QUESITO

Il CTU nel confermare quanto già da egli stesso riportato “*integralmente al par. 5.2*”-così scrive, afferma che “*...dalle prove di simulazione vettoriali è risultato che soltanto alcune categorie di autovetture dal segmento A al segmento F riescono ad accedere al passo carraio, con un numero ridotto di manovre solo per le categorie A e B ma sempre a seguito.....*”

Prima osservazione

Il CTU, come risulta dalla tabella allegata, ha effettuato prove di simulazione esclusivamente per un autoveicolo di categoria **B** e per un autocarro (l'esito della prova per quest'ultimo era già scontato) e quindi, **in questa sua affermazione, dice una cosa non vera.**

Il CTU (entrando in palese contraddizione con quanto ha scritto prima, dice che le prove simulate sono di tipo “*ideale*” –pagg. 12, 17-”, poi afferma che i risultati di queste sono “*similari*”a quelle pratiche –pag. 17- ed infine – a pag. 16- “*..solo prove pratiche sui luoghi di causa possono fornirci elementi di valutazione aggiuntivi*”.

Ed aggiunge “*....esistono limitazioni anche per le autovetture di categoria A, B, C, D, E, ed F....*”

Seconda osservazione

Il CTU, causa le insufficienti prove di simulazione effettuate e le limitate prove pratiche effettuate (concentrate, lo si ribadisce, soprattutto nell'ingresso della proprietà Mazzotta) generalizza le sue conclusioni facendole valere indistintamente per tutti gli accessi.

Egli fa apparire – a volte con sterili considerazioni non tecniche – una difficoltà di accesso generalizzata per tutti gli immobili interessati. Addirittura qui appesantisce il suo giudizio aggiungendo limitazioni anche all'accesso con autovetture di categoria A (mini), -non specificando, per di più, verso quali accessi- **e non riconoscendo, di fatto, neanche l'esito positivo della prova effettuata con la Fiat Panda nell'accesso al passo carraio della proprietà Mazzotta !!!**

Al punto C) , pag. 17 il CTU così conclude: *“In definitiva.....si rileva che la possibilità di accesso ai locali box/garage è possibile per più tipologie di autovetture, ma non per tutte escludendo i veicoli dalle dimensioni in larghezza ed in lunghezza più elevati, non è possibile per autocarri, o mezzi pesanti a trazione meccanica”*

Terza osservazione

In questo assunto non si comprende:

-cosa intenda il CTU per “più tipologie di autovetture ma non per tutte”

-cosa intenda il CTU per “*veicoli dalle dimensioni in larghezza ed in lunghezza più elevati*”.

DI FATTO IL CTU IN QUESTO PUNTO DELLA SUA RELAZIONE NON FORNISCE DATI TECNICI CHIARI.

Infine il CTU scrive ancora *“Inoltre.....esistono notevoli difficoltà e limitazioni in ordine all'obbligo di dove interagire con persone all'esterno”*.

Quarta osservazione

Anche qui il CTU generalizza **assegnando, senza alcuna motivazione** -come già evidenziato- a tutti gli accessi, per tutti i veicoli che accedono ai locali garage, le stesse difficoltà e limitazioni.

IN DEFINITIVA, CONSIDERATA LA NON RAPPRESENTATIVITÀ DELLE PROVE FORNITE DAL CTU, E' EVIDENTE CHE EGLI NON PUO' ESSERE IN GRADO DI DARE DELLE OBIETTIVE RISPOSTE AL 1°QUESITO.

IL CTU, INFATTI, NON SPECIFICA LA PRESENZA O MENO DI MENOMAZIONE ALL'USO DEGLI IMMOBILI OGGETTO DI CAUSA, NON ACCERTA LA PRESENZA DI GRAVI DIFETTI (COME CHIEDE IL GIUDICE) E NON RISPONDE IN MANIERA ESAURIENTE AL PRIMO QUESITO DEL SIG. GIUDICE.

EGLI, PERTANTO, NON POTREBBE TRATTARE IL SECONDO QUESITO.

Il CTU prima riferisce di generiche *“limitazioni per le autovetture”* (pag. 17, 5° rigo), poi scrive della *“..... possibilità di accesso per più tipologie di autovetture”* (pag. 17, punto C); infine a pag. 18, rispondendo al 2° quesito, **si ricorda di non aver ancora risposto al primo** e dice *“...sulla scorta di tutte le disamine precedenti (???)*, si è verificata l'esistenza di una

parziale menomazione all'uso degli immobili e relative pertinenze cui erano destinati.....”

Quinta osservazione

Qui sono evidenti le contraddizioni in cui incorre il CTU che non riesce a motivare la risposta al 1° quesito tant'è che scrive di “parziale menomazione all'uso degli immobili”, in maniera indistinta. **Quello che egli scrive, quindi, non contiene la risposta che chiede il sig. Giudice.**

6.2) RISPOSTA AL PRIMO QUESITO (fornita dal sottoscritto)

Da semplici simulazioni vettoriali di manovra, opportunamente digitalizzate, è tecnicamente possibile affermare, in generale, che l'accesso ai garage di proprietà degli attori non avvenga in maniera agevole in quanto è richiesta un'attenzione alla guida e alla manovra superiori di quelle normalmente richieste in presenza di più ampi spazi. Le suddette manovre, inoltre, sono rese ancora più difficoltose dalla pendenza longitudinale della strada, dalla sporgenza di circa 70 cm del marciapiede esterno e, in particolare per l'accesso alla proprietà Mazzotta, per la particolare pendenza della rampa (confr. All. n°2).

Così come ha tecnicamente accertato la prima Consulenza Tecnica d'Ufficio con le simulazioni vettoriali, nelle condizioni più sfavorevoli, utilizzando l'autovettura Alfa Romeo 156 per ciascuno dei tre garage, l'accesso avviene senza problemi, anche se a marcia indietro (allegato n°28, allegato n°29, allegato n°30 prima CT ing.).

Pertanto non sono riscontrabili “gravi difetti” (come chiede il sig. Giudice) agli immobili di proprietà degli attori, e, pertanto, non esiste alcuna menomazione all'uso cui gli stessi sono destinati.

6.3) RISPOSTA DEL CTU AL 2° QUESITO

Il CTU così scrive a pag. 18 *“...verificata l'esistenza di una parziale menomazione all'uso degli immobili e relative pertinenze a cui erano destinati, per una limitazione della funzionalità dovendo gli attori utilizzare solo particolari tipologie di autovetture ed avere l'impossibilità che un camion scarichi il carico di legna o altro materiale direttamente all'interno del deposito”*

Prima osservazione

Il CTU afferma che esiste una “menomazione all'uso degli immobili e relative pertinenze a cui erano destinati” ma non ne dice quale essa sia, presupponendo, arbitrariamente, una destinazione a “deposito” dei locali al piano interrato (confr. precedente osservazione parag. 4).

Il CTU, poi, nella quantificazione del danno dice che *“..la quantificazione del danno economico è oggetto di complessa valutazione.....ma a modesto parere dello scrivente, rappresenta una stima % del deprezzamento degli immobili a causa delle citate disfunzionalità”*.

Ed assegna *“un ”decremento percentuale del 5%”* ad ognuno di essi pari € 9.250,00 avendo stimato, ad oggi, ogni singolo immobile pari ad € 185.000,00

Seconda osservazione

Qui il CTU incorre in chiara contraddizione; prima scrive che la valutazione del danno è di complessa valutazione e poi ne quantifica una semplice percentuale.

A modesto avviso del sottoscritto, **il CTU tratta in modo semplicistico e superficiale** il calcolo del valore di mercato dei fabbricati, **e non specifica il perché assegni a tutti lo stesso valore di mercato.**

Il CTU dovrebbe spiegare al sig. Giudice:

- come arriva a stimare questo 5% quale deprezzamento degli immobili “a causa delle citate disfunzionalità”;
- il perché continua parlare di “funzionalità” se il Giudice chiede l’accertamento dell’eventuale menomazione all’uso degli immobili;
- come arriva a stimare il prezzo di mercato (indifferentemente per tutti gli immobili interessati), all’anno 1996, pari a £ 1.000.000 al mq lordo (il CTU scrive riferendosi al mercato immobiliare nella città di Cosenza e zone limitrofe dimenticando che gli immobili si trovano a Montalto Uffugo paese);
- quali dati abbiano potuto fornire la Camera del Commercio atteso che l’Ente che si occupa del mercato immobiliare è l’Agenzia del Territorio – Direzione Generale (Osservatorio del mercato immobiliare) per consentirgli di stimare, al 2005, ogni singolo immobile pari ad €185.000,00;
- se gli immobili, per essere stati valutati allo stesso modo, abbiano tutti le stesse caratteristiche e peculiarità (le così dette caratteristiche intrinseche ed estrinseche)
- il perché il CTU, nella sua ingiustificata valutazione, non tiene conto del pieno godimento degli immobili avvenuto dal momento del loro acquisto da parte degli attori sino ad oggi.

Terza osservazione

Infine il CTU arriva a proporre una soluzione in subordine che non ha alcun significato (anzi ha – mi si permetta il termine - del grottesco), atteso che nulla in tal senso è contenuto nel quesito posto dal sig. Giudice. Egli, andando al di là dei suoi compiti (quasi si sostituisca il sig. Giudice) propone che la società convenuta “.....potrebbe acquistare la porzione di terreno di proprietà Canova ove attualmente sorge il muro di recinzione del confine, per uno spazio sufficiente a spostare tale muro di delimitazione e garantire il normale accesso a tutti i veicoli sulla strada di accesso agli immobili di causa, e rimediare così all’inconveniente sorto, eliminando all’origine, ogni forma di limitata funzionalità o menomazione”(pag. 19 relazione CTU).

Il CTU qui propone “una sua soluzione” al caso, attraverso una proposta (che forse fece a suo tempo la parte attrice) che non trova alcun fondamento, atteso che nessun tentativo di conciliazione è stato discusso. In pratica qui il CTU si comporta come se della sua proposta ne avesse parlato con gli interessati, ivi compreso il proprietario del muro, e ne avesse accertato la loro disponibilità. Ma il CTU dimentica:

- l’acquisto di una porzione di terreno presuppone la conoscenza del costo dello stesso;
- che il muro di confine “non si può spostare”, come se fosse un mobile, ma bisogna prima demolirlo, progettare un nuovo muro e realizzarlo;
- di specificare, in questa ipotesi, se tutti o quali “mezzi a trazione meccanica” potrebbero accedere agevolmente ai garage degli immobili degli attori.

La strada intrapresa dal CTU nella valutazione del danno economico quale risposta al secondo quesito del Giudice, non trova alcun fondamento tecnico-giuridico.

Egli avrebbe correttamente affrontato il problema se, per esempio, avesse valutato il

costo di tutte le opere edilizie necessarie ad eliminare quelli che lui chiama “inconvenienti” (per es.: arretramento del cancello, rettifica della posizione terminale dei muretti che delimitano l'accesso, ecc..).

IN DEFINITIVA IL MODO IN CUI SI È MOSSO NELLA RISPOSTA AL SECONDO QUESITO IL CTU DIMOSTRA DI NON AVER SEGUITO UN CORRETTO PROCEDIMENTO DI STIMA

Il sottoscritto, ritenendo che non vi siano valide ed effettive menomazioni all'uso dell'immobile non tratterà questo quesito, avendolo affrontato solo per far rilevare al sig. Giudice il modo inspiegabile con cui si è mosso il CTU.

6.4) RISPOSTA DEL CTU AL 3° QUESITO

Nella risposta al terzo quesito il CTU ripropone, parimenti, le sue scelte del tutto autonome esprimendo opinioni personali e fornendo dati che esulano dal quesito posto dal sig. Giudice

Prima egli scrive (pag. 20) di *“non sollevare alcuna eccezione sotto il profilo legislativo”*; poi si contraddice e rileva, dalla Tav. 5 *“Tabella di Variante”* rileva una difformità progettuale in quanto si evince un *“restringimento della strada che inizialmente, su detta tavola, era di ml 5,80 contro gli attuali ml 4,10 e dice che lo fa “..non per pignoleria, ma perchè rappresenta l'elemento cardine della ridotta e limitata funzionalità degli accessi e delle pertinenze agli immobili oggetto di causa”*

Prima osservazione

Premesso che la Tav. N°5 **NON E' UNA TABELLA DI VARIANTE**, ma un normale elaborato dal titolo **“PLANIMETRIE E SISTEMAZIONE ESTERNA” – VARIANTE**, il CTU utilizza un documento prodotto dalla parte attrice, non contenuto negli atti di causa, senza averne richiesto il consenso della parte convenuta (confr. verbale n°3) disattendendo quanto la giurisprudenza sancisce a tal proposito. In merito si riporta la sentenza di **Cass. II 19.08.2002 – n°12231 che testualmente recita:**

-“Il consulente tecnico d'ufficio può tener conto di documenti non ritualmente prodotti in causa solo con il consenso delle parti, in mancanza del quale la suddetta attività dell'ausiliare è, al pari di ogni altro vizio della consulenza tecnica, fonte di nullità relativa soggetta al regime di cui all'art. 157 c.p.c.”

Seconda osservazione

Dalla copia della Relazione del CTU in possesso del sottoscritto, di scarsa chiarezza, non si evince se il dato da lui riportato circa la larghezza della stradella (ml 5,80) risulti realmente riportato nella Tav. n°5 o se sia stato dedotto dalla misura in scala.

In ogni caso il CTU avrebbe potuto richiedere legittimamente tale atto direttamente all'Ufficio Tecnico Comunale

Terza osservazione

Il sottoscritto, nell'allegato N°5, riporta la copia dell'elaborato recante gli estremi di approvazione del Comune di Montalto Uffugo dal titolo **“Tav. n°5 – Planimetrie e sistemazione esterna”** dal quale si evince che la stradella interessata ai fatti di causa (delimitata da una colorazione in tinta azzurra) **non**

reca alcuna misura in larghezza.

Quindi la misura che riporta il CTU nella sua relazione è del tutto arbitraria.

Peraltro non ha alcun significato questo “rilievo” del CTU in quanto l’intervento edilizio ha ottenuto il certificato di abitabilità (28.07.1995 –prot. N° 8979) che non si riferisce, come è noto, solo alla regolarità del solo immobile ma anche e soprattutto a quella delle sue pertinenze ivi comprese la correttezza delle quote, distanze, ecc..

Quarta osservazione

Dagli atti di causa risulta che gli attori hanno acquistato gli immobili di che trattasi con una servitù di passaggio di ml 4,00 (già gravante) posta lungo il confine con la proprietà Canova-Chimenti

7) CONCLUSIONI

Il sottoscritto CTP ritiene, per quanto ampiamente dimostrato, che i rilievi mossi al CTU siano specifici ed argomentati; in particolare dall’elaborato del CTU è risultata evidente la carenza di cognizioni tecniche che non gli consentono di esprimere con certezza assoluta le sue determinazioni.

Pertanto, il sottoscritto confida nel sig. Giudice affinché verifichi l’assoluta fondatezza delle osservazioni esposte nel presente elaborato in modo che possa avere elementi certi per il suo convincimento.

A tal proposito si riportano le seguenti utili sentenze:

(Cass. L 16.06.2001 – n°8165)

“Quando i rilievi contenuti nella consulenza tecnica di parte siano precisi e circostanziati, tali da portare a conclusioni diverse da quelle contenute nella consulenza tecnica d’ufficio ed adottate in sentenza, ove il giudice trascuri di esaminarli attentamente, ricorre il vizio di insufficiente motivazione su un punto decisivo della controversia”.

(Cass. L 19.08.2004 – n°16256)

“La consulenza tecnica , che in genere ha la funzione di fornire al Giudice la valutazione dei fatti già probatoriamente acquisiti, può costituire fonte oggettiva di prova quando si risolva anche in uno strumento di accertamento di situazioni rilevabili solo con il concorso di determinate cognizioni tecniche”.

Dopo quanto sopra esposto, il sottoscritto ritiene di aver evaso con la dovuta diligenza e meticolosità l’incarico affidatogli.

IL CONSULENTE TECNICO DI PARTE

(Ing. Giuseppe Infusini)

Rende, li 11.11.2005

Allegati:

All. n° 1 – Planimetria dei luoghi di causa (sc. 1:200)

All. n°2 - Sezioni accessi (sc. 1:100)

All. n°3 - Tav. 3 BIS: “Piante” (Tipologia A-B) – VARIANTE (conc. ed. n°26/1992)

All. n°4 - Tav. 3: “Piante” (Tipologia C) – VARIANTE (conc. ed. n°26/1992)

All. n°5 - Tav. 5: “Planimetrie e sistemazione esterna” – VARIANTE (conc. ed. n°26/1992)

All. n°6 - Documentazione fotografica (foto n°1-2-3-4-5)