

REPUBBLICA ITALIANA  
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO  
IL GIUDICE DI PACE DI VITERBO

nella persona dell'avv. Gaetano Addeo ha emesso la seguente

SENTENZA

Svolgimento del processo

Con atti di citazione ritualmente notificati, P.M. e S.G. hanno convenuto in giudizio D.G. e Unipol Assicurazione Spa nelle rispettive qualità di proprietario - presumibile conducente – ed assicuratore dell'autovettura targata XXXXXX per sentirli condannare, in solido fra loro, al risarcimento dei danni tutti subiti in occasione dal sinistro verificatosi in data 30 aprile 2004.

Gli attori hanno esposto che mentre l'autovettura Fiat Marea targata XXX, condotta da P.M., con a bordo la proprietaria S.G., il giorno 30 aprile 2004 alle ore 13.25, usciva lentamente da Piazza della Rocca in Viterbo, con direzione Porta Fiorentina, seguendo le altre autovetture, veniva tamponata dall'autovettura VW Passata targata XXXXXXX di proprietà e probabilmente condotta da D.G.

A seguito dell'urto l'auto della signora S. rimaneva danneggiata mentre lesioni personali subiva quest'ultima e il P.M.. La compagnia Unipol respingeva le richieste di risarcimento danni inoltrate dagli attori in quanto l'apparecchiatura elettronica installata a bordo dell'autovettura del D. non aveva rilevato alcun sinistro né quest'ultimo aveva denunciato l'incidente.

Costituitasi all'udienza di prima comparizione, la Compagnia Unipol (rimaneva contumace D.G.) ha contestato che le lesioni possano essere conseguenza diretta dell'incidente. Sull'autovettura di parte convenuta è, infatti, installato l'apparecchio Unibox che nell'occasione non ha segnalato alcun urto superiore alla soglia di "2G". Tale misura, prosegue la difesa della convenuta, è stata fissata dallo Studio Ania-Cestar sui danni da colpo di frusta come soglia minima al di sotto della quale non possono verificarsi danni fisici.

Nel corso del giudizio questo giudice ha acquisito agli atti la documentazione prodotta dalle parti, si è quindi provveduto ad assumere le prove testimoniali e per interpellò ammesse (D.G. non rendeva l'interrogatorio). Espletata la consulenza tecnica ergonomica al fine di accertare l'entità dell'urto avvenuto fra le due autovetture nonché ctu medico legale sulle persone degli attori, la causa è stata trattenuta in decisione all'udienza del 27 aprile 2006 con termine di 30 giorni per note conclusionali ed ulteriori 30 giorni per repliche.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Occorre preliminarmente premettere che, secondo quanto hanno riferito i testi di parte convenuta, sig. P.N., agente Unipol per l'agenzia di Narni, e Lamberti Eugenio, direttore operativo di Octo Telematica, sull'autovettura del D. venne installato a seguito di contratto in data 27 maggio 2003 con l'agenzia Unipol e registrato nel Centro servizio Octo Telematica "il dispositivo elettronico Unibox che è un dispositivo satellitare in grado di misurare le accelerazioni e decelerazioni sia in senso di marcia dell'automobile sia lateralmente". Nel caso di specie, siccome l'accelerometro è tarato per rilevare urti da 2g in poi, il dispositivo Unibox non ha rilevato urti superiori o uguali a 2g.

La conferma che l'Unibox non segnalò un'accelerazione dinamicamente rilevante ci viene dalla CtU dell'ing. Giannuzzi, le cui conclusioni, immuni da vizi logici o scientifici, devono essere integralmente condivise, hanno consentito di accertare che: "la velocità d'urto fra Passat e Marea non superò i 7 kmh. A tale velocità relativa d'urto corrisponde decelerazione per la

Passat minore o uguale a 2g a prescindere dalla presenza e dal funzionamento dell'apparecchio Unibox, tarato per tale valore limite inferiore, non abbia rilevato il sinistro. Alla velocità relativa d'urto dell'ordine di 7 kmh corrisponde accelerazione per gli occupanti della Marea dello stesso ordine di grandezza di 2g, e, pertanto, inefficace a determinare sintomi e conseguenze da colpo di frusta, stante gli studi di medicina legale visitati dallo scrivente che pongono tale limite a 4g. L'entità delle accelerazioni provocate da un tamponamento dove la velocità relativa d'urto sia di ordine di 7 kmh, è paragonabile a quella che si sviluppa nel compimento di molte azioni quotidiane, volontarie o involontarie, come sedersi o tossire".

A queste conclusioni il Ctu perviene dopo avere descritto le caratteristiche tecniche dell'apparecchio, che garantiscono la precisione della rilevazione, ed accertato il funzionamento dell'apparecchio al momento dell'incidente. A tal proposito è utile riportare alcuni passaggi della Ctu.

L'apparecchio Unibox rileva "le accelerazioni che si determinano nella circolazione stradale, quando queste siano riferibili, per intensità ed intervallo in cui si verificano, ad un urto, e quindi superano anche la soglia minima, stabilita in 2g; registrarle memorizzandole; inviare un messaggio alla centrale operativa Octo Telematica tramite sistema di comunicazione Gsm dual band, comprensivo della posizione topografica rilevata tramite Gps a 12 canali con precisione a 10 m. che attiva anche il soccorso stradale nel caso che tali accelerazioni siano talmente elevate da configurare un incidente grave. Se vi è urto, ma con accelerazione di entità minore di 2m/s<sup>2</sup>, esso non viene rilevato e neppure trasmesso alla centrale operativa"... "la misura dell'accelerazione viene fornita in multipli e sottomultipli di "g" essendo "g" l'accelerazione di gravità pari a 9.81 m/sec<sup>2</sup> "... Lo strumento non è omologato quale unità di misura, per carenza della legislazione nazionale, ma risponde a specifiche tecniche testate in sede di produzione delle celle accelerometriche ed in sede di prova, secondo la specifica allegata che garantisce entro limiti ampi la precisione della rilevazione...Nel caso di specie, interessa solo ritenere attendibile la presenza o l'assenza di segnalazione da parte del Centro servizi in ordine alla presenza o meno di evento qualificabile come "crash", in quanto il valore di soglia, per la decelerazione della vettura tamponante rilevato, è pari a 2g, e solo per valori di 3g, corrispondenti a velocità d'urto prossime ai 9 kmh, si possono raggiungere valori di decelerazione al capo nell'ordine dei 4g, come tali suscettibili di produrre colpo di frusta. Ne discende quindi che, visti i bassi valori della risoluzione, almeno nell'ordine del centesimo di "g", per apparecchiatura funzionante certamente sarebbe stato rilevato un valore "g" compreso fra 2, 1g e 3g e per converso, il fatto che non vi sia stata alcuna rilevazione assicura, nei limiti in cui lo strumento fosse efficiente e funzionante al momento dell'urto, che la decelerazione fu minore di 2,01g, e pertanto statisticamente inefficace a produrre patologie conseguenti al colpo di frusta". Quanto alla funzionalità dello strumento "dalla data di installazione 21 maggio 2003, l'apparecchio Unibox montato a titolo sperimentale sulla Passat di D.G. ha registrato un solo evento di "crash" con accelerazione di 2.1g, mentre la registrazione costante dei dati di posizione e di utilizzazione della vettura testimoniano che esso non ha mai desunto di funzionare dalla data di attivazione ad oggi, come testimonia la stringa dei dati di percorrenza rilevati nel giugno e luglio dell'anno in corso, forniti dalla Octo Telematica e riportati di seguito a partire dalle deformazioni riportate dai veicoli, il Ctu determina la velocità d'urto fra gli stessi. "Dalle foto in atti e dalla diretta visione della Passat non ancora riparata, si rileva l'esiguità delle deformazioni riportate che si limitano alla deformazione della targa della Passat, senza coinvolgimento di altri particolari, per urto contro parte a spigolo vivo, ed ai corrispondenti danni sui paraurti della Marea periziata dal Perito Lamantini, consistenti in lievi abrasioni nella zona centrale del paraurti di profondità prossima a zero e senza deformazioni permanenti apprezzabili. L'urto descritto appartiene al genere di quelli avvenuti nel limite della restituzione elastica dei soli paraurti, e poiché il regolamento Ece 42 prevede che nei paraurti non debbano insorgere deformazioni permanenti al di sotto dei 7km/h di velocità di impatto contro barriera fissa, corrispondente a differenza di velocità dell'ordine dei 7-8 kmh per urto contro veicolo mobile ed animato da velocità concorrente (tamponamento), si ritiene, in concordia con quanto affermato dal perito Dr. Pier Luca Bartolini, che la differenza di velocità d'urto debba essere stimata non superiore ad 8 km.

L'insieme delle risultanze probatorie sin qui evidenziate non può essere scalfito dalla mancata risposta del D. all'interrogatorio formale inteso a dimostrare circostanze emerse in corso di causa e comunque ininfluenti ai fini del decidere. Il D., come ha riferito il teste P., "mi telefonò il giorno dell'incidente e mi disse che aveva avuto una situazione nella quale delle persone gli chiedevano i danni per un urto avvenuto in Viterbo e lui opponeva di non avere procurato nessun danno, io gli risposi che era difficile dargli una risposta sul da farsi ma che avendo montato sulla sua autovettura il sistema Unibox la risposta l'avrebbe potuta dare tale meccanismo".

La svolta consulenza medica, che ha tenuto conto anche delle risultanze della perizia cinematica, come disposto con verbale di udienza del 27 giugno 2005, ha permesso di accertare che le lesioni repertate e successivamente certificate non sono in rapporto causale, secondo i criteri medico legali di giudizio, con il fatto lesivo sofferto dagli attori e come risultante dagli atti.

Non vi è inabilità assoluta o relativa derivata agli attori dal sinistro. Non sussistono postumi permanenti a carico degli stessi.

Il rachide cervicale, spiega il ctu nella sua relazione è costituito da 7 vertebre intervallate tra loro da dischi intervertebrali ed è completato da robuste strutture legamentose longitudinali che rendono solidali tra loro i vari elementi, consentendone comunque una fisiologia possibilità di movimento sui vari piani e cioè in flessione-estensione, rotazione ed inclinazione laterale. Esistono però ovviamente limiti fisiologici per varie escursioni sopra descritte, superati i quali si realizzano danni alle strutture anatomiche del rachide stesso; dapprima, per sollecitazioni modeste oltre il fisiologico, si ledono soltanto le strutture legamentose per poi arrivare nei casi più gravi anche a lesioni delle strutture ossee e financo a lesioni midollari che interessano il tratto del midollo spinale che corre all'interno delle vertebre cervicali stesse.

Da quanto brevemente esposto, prosegue il ctu, si evince che il collo è sottoposto a sollecitazioni cinetiche determinate dai movimenti della testa; molteplici possono essere le sollecitazioni che ad esso pervengono dal capo in virtù dei movimenti determinati dalla massa inerziale del capo stesso che vengono trasmessi alle strutture del rachide cervicale il quale viene pertanto deformato sui vari piani per poi recuperare la originale posizione. Occorre però osservare che molteplici eventi della vita giornaliera impongono sollecitazioni articolari anche di notevole intensità, quali ad esempio saltare, tossire, starnutire, a seguito delle quali il capo viene sottoposto ad accelerazioni inerziali trasmesse come flessione-estensioni al rachide cervicale che vengono perfettamente assorbite dalle strutture cervicali stesse senza alcuna conseguenza, rientrando tra gli atti fisiologici della vita che l'organismo è predisposto a sopportare normalmente. Queste accelerazioni appartenenti agli atti della vita di tutti i giorni sono state misurate e arrivano fino al limite, talora superandolo, di 4g, essendo "g" l'unità di misura della accelerazione. Viene così stabilito un valore di cut off entro il quale si trovano sollecitazioni in accelerazione che vengono sopportate tranquillamente dalle strutture anatomiche del rachide cervicale ed oltre il quale le stesse strutture non sono in grado di assorbirle determinando pertanto una escursione del rachide cervicale stesso oltre i limiti fisiologici che provoca danni alle strutture anatomiche stesse. Nel caso dell'incidente de quo, la velocità relativa dei due veicoli fu, come si evince dalla perizia tecnica, di 7 kmh con accelerazione sui passeggeri pari a poco meno di 2g. per tali valori, per quanto sopra esposto, si considera che non intervengono lesioni alle strutture anatomiche del rachide cervicale di nessuna entità, essendo tale valore ben al di sotto del limite di 4g oltre il quale si eccedono i limiti della fisiologica capacità di assorbimento. Pertanto bisogna concludere che vi fu certamente a seguito del tamponamento una sollecitazione inerziale del capo e quindi cinetica sul collo degli occupanti del veicolo tamponato, ma che essa fu ben dentro i limiti del fisiologico essendo stata, come da perizia tecnica, di circa 2g.

Da tali considerazioni, conclude il ctu, si evince che sussistono carenze per quanto riguarda il nesso causale, in quanto viene meno uno dei cardini del nesso causale stesso e cioè l'efficienza lesiva del fatto che provocava lesione. In questo caso il fatto, il tamponamento cioè, fu così live da non avere in sé la capacità di provocare lesioni a livello del rachide cervicale degli

occupanti del veicolo tamponato, essendo stato in grado di provocare soltanto una accelerazione di 2g, ampiamente entro i limiti di 4 g oltre i quali il meccanismo può provocare lesioni alla struttura del rachide cervicale stesso.

Per quanto riguarda la certificazione medica, osserva il ctu, essa origina due giorni dopo il sinistro con un referto di ps nel quale è riportato per entrambi gli odierni attori: "riferisce in sede cervicale trauma da incidente stradale". All'esame del medico del ps nulla era riscontrato tanto che veniva riportato "cervicalgia" per P. e "cervicalgia e stato ansioso" per S..

L'esame radiologico eseguito sul primo evidenziava la rettilineizzazione del rachide cervicale, ma nulla è in grado di dire tale indagine in merito al momento in cui si sia verificata la rettilineizzazione stessa e pertanto nulla apporta al rapporto causale.

Per quanto riguarda lo stato ansioso, denunciato dalla seconda, esso non è certamente in relazione con il sinistro in oggetto in quanto vi è carenza di nesso causale, dato che, in questo specifico caso, l'entità dei danni riportati dal veicolo particolarmente modesta porta ad escludere una componente emotiva determinate per lo sviluppo di una patologia di tale natura. Inoltre tale patologia non trova successivamente alcun seguito ed è quindi da ritenersi completamente risolta.

Ci si trova, pertanto, di fronte ad un incidente, conclude il ctu, in cui si è verificato un urto non in grado di provocare lesioni sul collo degli occupanti con inoltre assenza di rilievi obiettivi a parte dei sanitari del ps di lesioni recenti al rachide cervicale, ma solo di dati soggettivi.

In conclusione, il dispositivo Unibox, installato dalla Società assicuratrice sul veicolo del convenuto, ha permesso di accertare che non necessariamente ad ogni urto debbano conseguire lesioni da colpo di frusta del rachide cervicale. Il fatto che, nel caso di specie, non vi fu alcuna rilevazione da parte dello strumento assicura che la decelerazione fu minore di 2.01g e pertanto inefficace a produrre patologie da colpo di frusta che si possono verificare, secondo la letteratura specialistica del settore, soltanto per valori di decelerazioni al capo nell'ordine dei 4g.

Le risultanze del dispositivo Unibox hanno trovato conferma nella espletata ctu.

Ne consegue che la domanda attrice intesa ad ottenere il risarcimento dei danni fisici deve essere respinta per mancanza del nesso causale fra danni fisici lamentati ed il sinistro in oggetto e comunque non vi fu inabilità assoluta o relativa derivata agli autori del sinistro né tantomeno sussistono postumi permanenti a carico degli stessi.

Per quanto riguarda il danno sofferto dall'autovettura della S. in mancanza di documentazione di parte attrice, va corrisposta la somma di euro 308.23 stabilita dal perito della compagnia assicuratrice Unipol, che si ritiene equa, con interessi legai dal dì del sinistro.

La novità delle questioni trattate e la parziale soccombenza del convenuto assicuratore consigliano di compensare le spese del giudizio.

P.Q.M.

Il Giudice di Pace di Viterbo definitivamente decidendo: respinge la domanda spiegata da P.M. e S.G. intesa ad ottenere il risarcimento dei danni fisici; condanna Unipol Spa e D.G., in solido fra loro, al pagamento in favore di S.G. della somma di euro 308.23 per i danni subiti dall'autovettura Fiat Marea, con interessi come specificato in motivazione; compensa fra le parti le spese del giudizio; pone definitivamente a carico delle parti che le hanno anticipate le spese della CtU.

Così deciso in Viterbo addì 13 settembre 2006.

[Il Giudice di Pace](#)

[Gaetano Addeo](#)