

19334 Sentenza

n. 10611 Creneologio

Rep. 15384/11



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
IL TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA
PRIMA SEZIONE CIVILE

in persona del giudice monocratico dott.ssa Damiana Colla ha emesso la seguente

SENTENZA

nella causa civile di I grado iscritta al n. 47991 del ruolo generale per gli affari contenziosi dell'anno 2008 posta in decisione all'udienza del 1 marzo 2011 e vertente

TRA

CHESSA ANGELO E CHESSA LUCHINO, elettivamente domiciliati in Roma, Piazza Cola di Rienzo, n. 69, presso lo studio dell'Avv. B. Del Vecchio, che li rappresenta e difende, unitamente agli Avv.ti S. Peron ed E. Galbiati, per procura in calce all'atto di citazione

Attori

E

BORTONE ROBERTO, RCS PERIODICI S.P.A., PROTTI DANIELE elettivamente domiciliati in Roma, Via Monserrato, n. 34, presso lo studio dell'Avv. G. Gueli, che li rappresenta e difende per procura a margine della comparsa di costituzione e risposta

Convenuti

OGGETTO: risarcimento danni da diffamazione.

RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE

1. - Con atto di citazione ritualmente notificato, Angelo Chessa e Luchino Chessa, nella loro qualità di figli di Ugo Chessa, Comandante della nave traghetto Moby Prince, rievocavano, in premessa, la tragedia in cui era rimasta coinvolta la nave traghetto di cui il loro padre aveva assunto il comando la sera del 10 aprile 1991, allorché l'imbarcazione, uscendo dal porto di Livorno, andava ad urtare, alle ore 22,25, contro la nave petroliera AGIP Abruzzo, alla fonda davanti alle acque portuali; tragedia nella quale erano decedute, a seguito dell'incendio divampato, 140 persone, compreso il Comandante, e si era salvato solamente il mozzo Alessio Bertrand.

2. - Ricordavano che la vicenda aveva formato oggetto di procedimento penale che si era svolto solamente contro Valentino Rolla, Gianluigi Spartano, Lorenzo Checcacci, Angelo Cedro, a vario

2011

Dele

titolo coinvolti in comportamenti colposi, e imputati dei reati di cui all'art. 449 e 589, commi I e III c.p.: tutti venivano assolti dal Tribunale perché il fatto non sussiste. La sentenza d'appello confermava la decisione, ad esclusione della declaratoria di estinzione del reato per prescrizione nei confronti di Valentino Rolla (la sentenza del Tribunale penale di Livorno veniva pronunciata il 31 ottobre 1998, ed era seguita dalla sentenza della Corte d'appello del 5 febbraio 1999, passata in giudicato),

3. - Proseguivano gli attori nel loro atto di citazione nel senso che la sera del tragico sinistro il traghetto era in buone condizioni: circa un mese prima, era stato sottoposto alle operazioni di routine ed erano stati espletati con esito favorevole i controlli sugli organi di governo. Secondo la ricostruzione processuale riportata dai Chessa, la sera dell'incidente il mare era calmo e la visibilità buona. Qualche minuto prima della partenza, veniva imbarcato il pilota della nave Federico Sgheri il quale, ultimato il suo compito, era sceso sulla pilotina (22,10). Successivamente, il Moby Prince usciva dalle acque del porto (alle 22, 14). Dopo che erano stati trasmessi a terra i dati di partenza (sul numero di passeggeri, sulle auto imbarcate e sulla messa regime dei motori), veniva iniziata la navigazione: sino alle ore 22,22 quest'ultima procedeva normalmente: sicuramente almeno sino alle 22,15, momento fino al quale, secondo le testimonianze assunte, non si erano avvistati fenomeni nebbiosi. Come detto, alle 22,25 si verificava l'urto fatale: Il Moby Prince infilava la prua in una delle cisterne della AGIP Abruzzo, cariche di petrolio, che si trovava alla fonda davanti al porto. Si sviluppava subito un devastante incendio. Immediatamente (30 secondi dopo) veniva lanciato il May Day, che però non veniva captato. I soccorsi venivano prestati solo all'AGIP Abruzzo, i cui membri venivano tutti tratti in salvo. Il traghetto rimaneva alla deriva in fiamme e veniva recuperato solo il giorno dopo.

4. - Deducevano ancora i fratelli Chessa che nel numero monografico 2 del periodico bimestrale "L'Europeo" dell'anno 2006, recante il titolo "Impuniti", e il sottotitolo "Perché le tragedie italiane restano senza colpevole" e, ulteriormente, "Livorno il porto delle strane nebbie", il giornalista Roberto Bortone ricordava il luttuoso evento. Secondo gli attori, nell'articolo per cui è processo, l'autore dell'articolo lanciava una serie di accuse false - a volte velate e insinuanti e a volte in tono assertivo - assumendo la verità dei fatti posti alla base dell'informazione che andava a dare ai lettori, in quanto emergenti, a suo dire, in modo palese, dagli atti processuali, e in particolare dalla sentenza di primo grado. Sempre a loro avviso, il giornalista stigmatizzava il comportamento del Comandante Ugo Chessa, ritenendo che proprio alla sua condotta fosse, in sostanza, attribuibile la

Rolla

concausa principale dell'incidente, così gravemente ledendo l'onore e la reputazione del loro padre, invece immune da qualsiasi colpa, e, di riflesso, la loro stessa reputazione.

5. - Precisavano ancora che il giornalista affermava che il Moby Prince non era affatto un "gioiello", come pubblicizzato dalla società armatrice Navarma, ma una vera e propria "bagnarola", come risultante dalle carte processuali. Ciò perché l'attestazione di idoneità della Moby Prince recava una abilitazione alla navigazione costiera con l'aggiunta "limitato a seguito di determinazione ministeriale MAMS (Marittimo abilitato ai mezzi di salvataggio, nda)": pertanto, come confermato dalla deposizione del Comandante Pollastrini del comando generale della capitaneria, il traghetto non poteva effettuare la tratta Livorno-Olbia. Poi il Bortone si domandava: forse perché viaggiava da anni con un mozzo dell'elica rotto e con l'ordine del RINA di sostituirlo al più presto, o perché aveva la radio di bordo funzionante a singhiozzo, proprio come la sera della tragedia? (sulla radio di bordo mal funzionante Bortone ricordava le testimonianze di Enia Tomasin (ex marconista della Moby Prince) e di Giancarlo Savelli (operatore di Livorno Radio). Affermava ancora l'articolista – secondo gli attori falsamente – che il traghetto aveva a bordo tre radar di cui uno solo funzionante come emergente dalle carte processuali e in particolare dalla deposizione di un dipendente della Telemar. E ancora osservava con insistenza il Bortone che quella sera non era entrato in funzione il sistema "sprinklers" (rete di tubature situate sopra i soffitti con ampole contenenti liquido che si sarebbero dovute rompere proprio quando in un locale la temperatura superava 57,4 gradi centigradi per spegnere l'incendio e impedendo il suo propagarsi nella nave). Ugualmente, non era entrato in funzione il sistema delle "serrande taglia-fuoco", le quali in caso di incendio chiudono tutte le condotte di ventilazione per non permettere la propagazione del fumo nei locali della nave. Infine, il portellone del garage – sempre secondo il Bortone – era affetto da una grave disfunzione in quanto saliva e scendeva in ritardo: ciò accadde anche la sera della tragedia in cui la nave iniziava a discostarsi dal porto con il portellone aperto: proprio da quella apertura "la morte entrò nel Moby Prince". Elencate tutte tali anomalie, l'articolista sferrava il suo attacco al comportamento del Comandante Chessa, sottoponendo al lettore una serie di domande retoriche, chiedendosi, in particolare, se possa ritenersi un capitano coraggioso quello che, al momento dell'incidente, navigava a vista nonostante ci fosse la nebbia, ovvero si determinava a partire nonostante la nave non fosse in condizioni ottimali, e che faceva scendere da bordo il pilota, Federico Sgherri prima che il traghetto fosse in acque sicure (nonostante quella sera la rada del porto fosse affollata di navi) e che permetteva di navigare con il contro-portello aperto. In tal modo accusando di codardia il Comandante Ugo Chessa.

6. - A seguito di tale articolo, i fratelli Chessa contestavano, punto per punto, la verità o, quanto meno, la incompletezza delle informazioni in ordine alle varie accuse al Comandante e convenivano davanti a questo Tribunale Roberto Bortone, Daniele Protti e la RCS Periodici s.p.a., nelle rispettive qualità di articolista, direttore responsabile e società editrice della rivista, concludendo per la loro condanna in solido al risarcimento dei danni non patrimoniali – in quanto lesivi ed offensivi della memoria morale, umana e professionale del loro padre – subiti in proprio a seguito dell'articolo redatto in violazione della loro reputazione e del loro onore nella misura di euro 30.000,00, nonché della sanzione pecuniaria di cui all'art. 12 della l.47/1948 nella misura di euro 20.000,00; chiedevano altresì che il giudice ordinasse la pubblicazione della sentenza ai sensi dell'art. 9 della citata legge e dell'art. 120 c.p.c., con interessi e vittoria di spese.

7. - Le domande sono fondate per quanto di ragione.

8. - Il giornalista Bortone inizia le sue osservazioni critiche sul comportamento del Chessa sul presupposto che prima della partenza il Comandante deve accertarsi che la nave sia idonea al viaggio da intraprendere, bene armata e equipaggiata (art. 297 cod. nav.), sostenendo che dalle carte processuali emerge che la nave era una "bagnarola" (contrariamente a quanto pubblicizzato dalla società armatrice) e che non poteva effettuare la tratta che si accingeva a percorrere. Con la conseguenza che il Comandante Chessa si sarebbe dovuto rifiutare di partire.

9. - Per quel che riguarda il fatto che la Moby Prince potesse effettuare o meno la tratta Livorno-Olbia, è vero che secondo la documentazione prodotta dagli stessi attori (v. documento 6 di parte attrice denominato) denominato "Certificato di classe" rilasciato dal RINA il 4 maggio 1986, emerge - foglio 1 -: "Si dà atto che per determinazione della A.M. la navigazione è stata limitata a Internazionale Costiera". E' anche vero che tale circostanza risulta confermata, anche dalla deposizione del teste Raimondo Pollastrini del Comando Generale della Capitaneria (doc. 4 pag. 10 delle parti convenute). Risulta inoltre che (doc. 5 di parte convenuta) nel Regolamento di Sicurezza della navigazione della vita umana in mare (integrativo della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare aperta alla firma in Londra il 17 novembre 1974 e relativo protocollo del 1978 resi esecutivi con legge dello Stato 313/80 e 438/1982) per navigazione internazionale breve si intende una navigazione non oltre 200 miglia mentre per navigazione internazionale costiera una navigazione non oltre 20 miglia dalla costa. Tuttavia il giornalista omette di dire che le sentenze di primo e di secondo grado non affermano affatto che la nave non potesse fare la tratta Livorno-Olbia (la stessa sentenza di primo grado afferma alla pag. 16 che la

Deale

nave è abilitata al trasporto di passeggeri in navigazione internazionale costiera e in navigazione breve). Non solo. Omette anche di riferire un'altra importante testimonianza di Pierpaolo Drago del Registro Italiano Navale il quale ha precisato di ricordare che la nave non aveva alcuna limitazione per la navigazione sino alla Sardegna (v. doc. sub 12 pag. 10). Omette ancora di precisare che il Regolamento richiamato è stato pubblicato in G.U. del 22 gennaio 1992 ed è entrato in vigore il 19 aprile 1992, secondo l'art. 2 d.p.r. 435/1991. Concludendo sul punto il giornalista offre ai lettori una informazione falsa, in quanto spaccia per una verità processuale (impossibilità di effettuare la tratta Olbia-Livorno) una circostanza che non è affatto asseverata nelle due sentenze penali, in quanto la testimonianza Pollastrini neppure è utilizzata nelle sentenze stesse per corroborare tale tesi. Questa ricostruzione è oltretutto incompleta, perché tace su una testimonianza (Drago) contraria a quella di Pollastrini e sulla entrata in vigore del Regolamento richiamato.

10. - A questo punto il giornalista si pone tre interrogativi retorici sul perché di questa (asserita) limitazione di navigazione attribuibile a suo avviso sia alla rottura di un mozzo dell'elica destra, sia alla disfunzione della radio di bordo che del radar. Sul mozzo dell'elica Bortone si limita a citare senza convinzione tale presunta disfunzione (tanto che la difesa non spende parole al riguardo). Peraltro, dal certificato del RINA esibito dalla difesa degli attori sub doc. 6 si precisa che il 28 febbraio 1991 era stato eseguito il riesame del mozzo elica destro per mezzo di sommozzatore, con esito soddisfacente, rinviandosene la sostituzione al novembre 1991. Del resto, alla pag. 13 della sentenza di appello si legge che "prima della collisione non vi erano difetti all'impianto di timoneria in quello delle eliche e nel sistema del girobussola" E' falsa quindi la notizia che una concausa dell'evento potessero essere guasti del mozzo dell'elica. Per quel che riguarda invece il disfunzionamento della radio di bordo, Bortone attribuisce alla domanda una risposta secca, nel senso del cattivo stato dell'apparato, servendosi della deposizione del teste Savelli (Operatore di Livorno Radio), confermate dall'ex marconista del Moby Prince Ennia Tommasin, la quale aveva affermato che vi erano disfunzioni nelle comunicazioni del Moby Prince, precisando che a volte la radio andava malissimo e dopo un po' si sentiva abbastanza bene e che forse vi erano dei malfunzionamenti degli apparati. Il giornalista omette di dire che dagli stessi documenti esibiti dai convenuti (v. doc. 6 pag. 30) risulta che la commissione d'inchiesta ministeriale ha ritenuto sospetto il teste Savelli: l'azione del Savelli viene definita censurabile perché in servizio presso la stazione di Livorno Pt Radio proprio la sera del sinistro "in considerazione del fatto che dopo la mancata risposta del Moby Prince, non venne messa in atto alcuna procedura di accertamento, né fu riferito all'autorità responsabile della gestione del soccorso l'assoluto silenzio della predetta nave". Non solo ma nel riferire quella che in tesi dovrebbe essere una deposizione corroborante, riporta solo

parzialmente la deposizione della Tommasin: infatti la teste non solo ha deposto nel senso di una disfunzione del VHF, ma ha precisato che a dei falsi contatti si era ovviato attraverso un tecnico elettricista per rifare una saldatura e ha riferito che quando vi erano problemi al trasmettitore si chiamava il tecnico della Telemar (cui era affidata la manutenzione) che veniva a bordo per le riparazioni (su quest'ultima frase v. sentenza del Tribunale di Livorno pag. 456). Deve quindi concludersi che anche su tali punti il giornalista ha riferito o false informazioni o notizie parziali o incomplete.

11. - Altrettanto deve dirsi in ordine agli apparati radar. Bortone, senza neppure citare il nome del deponente (dipendente della Telemar) addetto alla manutenzione dei radar, ha affermato che il teste, il 13 dicembre 1995, nel giudizio davanti al Tribunale, aveva detto di essere stato chiamato nel luglio 1990 (per una riparazione); peraltro, poiché occorre dei pezzi che non erano disponibili, la riparazione non era stata fatta, e che, dopo questo intervento, poiché vi era un altro radar funzionante, la cosa era "morta così". La notizia vuole senz'altro suggestionare i lettori nel senso di far emergere una trascuratezza nell'operato del Comandante Chessa. Tanto è vero che ben altri due testi hanno affermato a chiare lettere che i radar erano funzionanti (il teste Sgherri - doc. 2 b, pag. 9 di parte convenuta - ha riferito sulla funzionalità di due radar prima della partenza; il teste Drago del RINA ha precisato che - v. deposizione sub doc. 12 a alla pag. 8 di parte attrice - nella ispezione eseguita nel marzo 1991, la nave aveva tre radar funzionanti).

12. - Quanto agli addebiti mossi dal giornalista in ordine al mancato funzionamento del sistema degli sprinklers e delle porte tagliafuoco che erano state trovate aperte (apparecchiature che avrebbero dovuto impedire il propagarsi dell'incendio), vi è da osservare, sul primo sistema, che è certo che non era entrato in funzione per una precisa (inspiegabile) scelta del Comandante della nave il quale aveva escluso l'inserimento automatico dell'impianto. Tuttavia è anche vero che la perizia avverte che il sistema era progettato per spegnere incendi che si sviluppano solo all'interno della nave, mentre, nel caso, il fuoco proveniva dall'esterno, così facendo sorgere seri dubbi sul nesso di causalità. Per ciò che attiene invece alle porte tagliafuoco è la stessa perizia che non conclude affatto come sostenuto dal giornalista, cioè per inefficienza. Molto più cautamente lo stesso Tribunale concorda con le conclusioni della perizia (non riportate dal Bortone) nel senso che era ragionevole ipotizzare che molte porte erano state trovate aperte essendo probabile che durante le operazioni di soccorso erano state effettuate forzature delle porte stesse al fine di raggiungere altri compartimenti nel più breve tempo possibile. Altra fondata contestazione mossa dagli attori riguarda poi l'affermazione del giornalista sul fatto che "il motore aveva seri problemi", in quanto

alla pag. 13 della sentenza d'appello si riporta il passo della perizia in cui si dice che i generatori di bordo rimasero in moto fino al giorno 12 aprile. Infine, sull'addebito al Chessa di far viaggiare il traghetto con il portellone del garage mal funzionante (ciò che avrebbe impedito una via di fuga di molti), se non addirittura (come sottolineato dalla difesa) con il portellone parzialmente aperto (ciò che secondo i periti avrebbe consentito l'entrata di combustibile a seguito dell'urto e la impossibilità di una manovra di macchine indietro per il timore di perdita di stabilità per allagamento per ingresso dell'acqua), il giornalista omette di dar conto di un'altra fonte di prova costituita dalla deposizione del pilota Sgherri assolutamente contraria alla parziale apertura del portellone dopo la partenza.

13. – Sulla circostanza della presenza di nebbia la sera dell'incidente e sulla navigazione a vista che avrebbe adottato il Comandante Chessa, va detto anzitutto che secondo le deposizioni testimoniali già ricordate, i radar erano funzionanti ed accesi prima della partenza (v. *supra*, paragrafo 11). In secondo luogo, va anticipato quanto sarà poi ripreso nel successivo paragrafo 16): la sentenza di appello, infatti, conclude per la assoluta eccezionalità del fenomeno nebbioso “a banchi” la sera del sinistro, tanto che il Comandante “è stato certamente ingannato dalla forma del tutto inusuale in cui si presentava il fenomeno nebbioso, che, come più volte è stato ricordato, interessava la petroliera, ma lasciava discretamente visibile il resto della rada”. Il giornalista avrebbe dovuto ricordare anche tale passo della sentenza di secondo grado con il quale, in buona sostanza, si esprime un giudizio opposto a quello del Tribunale, e si esclude il nesso di causalità tra la navigazione a vista e l'incidente per l'intervento di una concausa del tutto eccezionale capace di interrompere tale nesso, quanto meno sotto il profilo della mancanza di prova certa al riguardo. Lo stesso deve dirsi per la prematura discesa dal traghetto del pilota Sgherri. Non risulta che la sentenza di primo grado abbia preso in esame il problema. Vero è invece che la sentenza della Corte d'appello alle pagg. 49 e 87 esamina la questione ricordando come la Commissione Ministeriale ha rammentato che il pilota è obbligato ad accompagnare la nave sino a un miglio fuori dal porto (la Agip Abruzzo si trovava oltre un miglio), e che, tuttavia, le acque entro le tre miglia sono considerate parte integrante del porto (v. testimonianze citate alla pag. 49, ma la questione è presa in esame ai fini di valutare la responsabilità del pilota stesso - soprattutto per non avere indicato al Comandante del Moby Prince la rotta da seguire nella rada e in particolare di non averlo avvertito circa la presenza delle navi che si trovavano in prossimità o esattamente sulla rotta stessa - , e non quella del Comandante). Anche tali considerazioni dovevano essere esaurientemente ricordate in un articolo-inchiesta in cui si riferiscono fatti presi in esame da due sentenze dell'autorità giudiziaria

14. Sulla base di tutto quanto si è sin qui detto, emerge che il giornalista Bortone – con riferimento all'articolo pubblicato nel numero monografico 2 del periodico bimestrale "L'Europeo" dell'anno 2006, recante il titolo "Impuniti", e il sottotitolo "Perché le tragedie italiane restano senza colpevole" e, ulteriormente, "Livorno il porto delle strane nebbie" – ha violato, nel criticare aspramente il comportamento del Comandante Chessa, i principi che regolano la libertà di stampa in materia di cronaca giudiziaria e di critica, con particolare riferimento a quello di riferire fatti veri, rispondenti ai contenuti degli atti giudiziari, nel rispetto dei canoni di continenza formale e sostanziale. L'articolo è fortemente lesivo dell'onore e della reputazione e quindi della memoria del Comandante del Moby Prince, deceduto nell'incidente, con indubbia ricaduta sulla reputazione dei figli, che, nel presente giudizio, agiscono in proprio. Il giornalista muove da una posizione accusatoria preconcepita offrendo al lettore una verità confezionata volutamente critica del comportamento del Comandante nella conduzione della nave la sera del sinistro, senza che possano essere invocate le scriminanti che valgono a esonerare da responsabilità l'autore dell'articolo. Per quanto attiene alla verità dei fatti va ricordato che la sciagura è stata oggetto di un procedimento penale svoltosi in due gradi e conclusosi con la sentenza di appello passata in giudicato: procedimento in cui si è esaminato ognuno degli aspetti del fatto sopra richiamati con estremo rigore, valutandosi gli indizi e le prove favorevoli e contrarie alla responsabilità del Comandante. La fondamentale responsabilità del Bortone è stata quella di avere riferito, ai fini della tesi della colpevolezza, alcuni fatti non veri: ma soprattutto quella di aver riportato i contenuti dei due atti giudiziari sopra richiamati in maniera incompleta enfatizzando le prove e gli indizi che avrebbero potuto confortare la tesi colpevolista (secondo il taglio della sentenza del Tribunale), senza sottolineare con la dovuta cura e precisione che ogni elemento di prova della colpevolezza era contrastato da elementi che tale colpevolezza escludevano (come in larga parte sottolineato dalla sentenza della Corte d'appello). Compito del giornalista, quando gli elementi probatori tratti da atti giudiziari siano di segno opposto, è quello di riferirli tutti in modo che il lettore, attraverso una valutazione critica degli uni e degli altri, possa esprimere una sua valutazione giungendo a una conclusione propria e ragionata.

15. - Mancando il fondamentale requisito della verità dei fatti (che contiene in sé quello della completezza) viene meno anche, automaticamente, il requisito della continenza sostanziale che secondo la giurisprudenza più recente si riflette sull'altro presupposto dell'interesse pubblico alla lettura del brano: il lettore ha interesse a leggere uno scritto di cronaca e di critica che rispecchi la verità dei fatti di modo che una certa critica sia appagante proprio perché espone tutti gli elementi del fatto; e non risponde all'interesse pubblico il contenuto di un articolo giornalistico di critica che

Deale

la verità dei fatti non rispecchi con completezza e quindi con certezza, e che offra perciò una versione distorta e fuorviante dei fatti stessi.

16. - L'articolo per cui è causa manca anche del requisito della continenza formale perché termina le sue critiche al comando della nave (nel sottotitolo "Capitani poco coraggiosi") dando del folle e del codardo (l'espressione usata è "mancanza di coraggio") al Comandante Chessa, con un vero e proprio attacco personale, nei confronti di un soggetto che non può più difendersi, tanto sgradevole quanto inappropriato nella scelta dei vocaboli (apparendo più consoni alla tesi del giornalista i termini di "imprudente" o "negligente"). Non a caso la sentenza della Corte d'appello di Firenze, nell'esaminare le responsabilità della sciagura conclude affermando che al Chessa " si può attribuire la colpa di essersi fidato dell'abitudine e anche della propria bravura e di avere tenuto una velocità non prudenziale...In altri termini con verosimiglianza si può imputare al Comandante del Moby Prince l'imprudenza della persona esperta, non l'inesperienza; la negligenza che può derivare dall'abitudine, dalla conoscenza di procedure tante volte ripetute, non il comportamento di chi si dimentica un fatto basilare come la posizione di una petroliera, di cui solo pochi minuti prima ha notato la presenza e apprezzato le dimensioni...Si può anche ritenere che il Comandante non sia stato particolarmente scrupoloso e attento nell'accertare le condizioni meteorologiche e nell'osservare il radar. Ma è stato certamente ingannato dalla forma del tutto inusuale in cui si presentava il fenomeno nebbioso, che, come più volte è stato ricordato, interessava la petroliera, ma lasciava discretamente visibile il resto della rada. Questa circostanza può spiegare anche il mancato ricorso al radar, che con tutta probabilità era acceso e in funzione: al radar come ha asserito D'Ambrosio si ricorreva principalmente in caso di nebbia e quella sera la nebbia era difficilmente avvertibile...Altri comportamenti colposi ascrivibili al Chessa non sono sufficientemente provati e, comunque non ne risulta con certezza l'efficienza dal punto di vista eziologico".

17. - Non avere ricordato in un articolo di cronaca e di critica giudiziaria tali affermazioni contenute in una sentenza che ha concluso il processo penale, conferma il dolo del giornalista a la volontà di prospettare ai lettori una verità preconcepita e del tutto personale.

18. - Per ciò che attiene al risarcimento dei danni, va premesso che correttamente gli attori hanno agito in proprio come vittime del reato di diffamazione. Il concetto di reputazione non riguarda soltanto la stima che si ha di sé stessi ma anche la considerazione che i terzi hanno dei prossimi congiunti per l'agire della persona offesa. La diffamazione si riflette inevitabilmente sui prossimi congiunti per l'offesa subita da un proprio familiare, offesa che si espande fino a coinvolgere le

loro persone. Nel caso di specie, gli attori prossimi congiunti risentono indiscutibilmente dell'offesa arrecata alla dignità del loro padre, definito folle e codardo. Conseguentemente il pregiudizio arrecato al defunto si estende ai prossimi congiunti che subiscono un danno diretto e immediato.

19. - Ai fini del ristoro del pregiudizio non patrimoniale viene quindi in considerazione la sofferenza patita per effetto del reato di diffamazione ai sensi degli artt. 2043 e 2059 c.c., secondo l'interpretazione datane dalle sezioni unite della Corte di cassazione in sede civile con la sentenza n. 26972 del 2008. Il danno non patrimoniale, verificatane la sussistenza, non può essere liquidato che con criteri equitativi, servendosi della prova presuntiva. Angelo e Luchino Chessa hanno chiesto la liquidazione congiuntamente e quindi in solido nella misura di 30.000,00 euro. L'importo appare adeguato. Risulta peraltro maggiormente aderente alla realtà una differenziazione del risarcimento condannando i convenuti, nelle loro rispettive qualità, al pagamento della somma di euro 10.000,00 in favore di Luchino Chessa e di euro 20.000,00 in favore di Angelo Chessa – oltre rimborso delle spese processuali ed interessi come da dispositivo – il quale ultimo, dalla certificazioni mediche prodotte, non contestate, risulta aver avuto un pregiudizio più consistente per le ripercussioni depressive nel periodo successivo alla pubblicazione dell'articolo.

20. - Per quanto riguarda la richiesta dell'indennità ex art. 12 l. n. 47/1948, questo giudice ritiene di adeguarsi alla pressoché costante giurisprudenza della Corte di cassazione civile secondo cui l'indennità in argomento ha natura di sanzione civile conseguente a reato c.d. essendo indefettibilmente collegata alla consumazione del reato di diffamazione, ancorché accertato incidentalmente in sede civile, può esser richiesta soltanto nei confronti del responsabile di questo, da intendersi in senso rigorosamente soggettivo. Ne discende che non essendo stato dimostrato alcun concorso nel reato da parte del direttore responsabile, cui è attribuibile il solo reato di omesso controllo ex art. 57 c.p., la condanna va pronunciata solamente nei confronti dell'autore dell'articolo Roberto Bortone, con esclusione anche della società editrice. La somma di euro 20.000,00 – oltre rimborso delle spese del giudizio ed interessi come da dispositivo – appare adeguata alla fattispecie, considerata la gravità del fatto e la diffusione nazionale del periodico.

21. - Gli attori hanno chiesto infine che venga ordinata la pubblicazione della presente sentenza sul periodico "L'Europeo" e su due quotidiani ai sensi dell'art. 9 della l. n. 47/1948 e dell'art. 120 c.p.c. Peraltro, l'art. 9 – che prevede l'obbligatorietà della pubblicazione – non è applicabile alla presente fattispecie. La Corte di cassazione (Cass., civ. n. 16078/2001) ha chiarito che tale tipo di pubblicazione costituisce sanzione penale accessoria e presuppone una sentenza di condanna penale

per il reato di diffamazione, nel caso inesistente. La norma applicabile è piuttosto quella dell'art. 120 c.p.c., la quale dispone che il giudice può (con valutazione rimessa alla sua discrezione) ordinare la pubblicazione della sentenza per estratto qualora ritenga che possa contribuire alla riparazione del danno. Ritiene il decidente che, nel caso, la pubblicazione per della sentenza possa offrire tale contributo non solo e non tanto per la gravità del danno e della diffusione del periodico, ma soprattutto per la vasta eco che la tragedia del Moby Prince ha suscitato in ambito nazionale e anche all'estero per le modalità del sinistro e per il rilevante numero di vittime. Il tempo decorso dall'incidente non ha attenuato l'interesse del pubblico a conoscere l'esito del presente giudizio e quindi la condanna alla pubblicazione della sentenza può contribuire al risarcimento del danno. Appare peraltro sufficiente disporre la pubblicazione della sentenza solamente sul periodico su cui è stato pubblicato l'articolo giornalistico.

22. – La pubblicazione per estratto deve essere effettuata nel modo seguente. 1) Intestazione della sentenza; 2) seguita dalla parola ... "omissis"....; 3) seguita, quindi, dalla trascrizione dell'intero paragrafo 14 della presente decisione; 4) ulteriormente seguita dalla parola ... "omissis ..."; 5) seguita, ancora, dalla intera trascrizione del dispositivo.

P.Q.M.

- 1) in accoglimento della domanda degli attori condanna Roberto Bortone, Daniele Protti e la RCS Periodici s.p.a., in solido tra loro, a pagare, a titolo di risarcimento dei danni da diffamazione, la somma di euro 20.000,00 in favore di Angelo Chessa e di euro 10.000,00 in favore di Luchino Chessa, oltre interessi legali dalla sentenza al saldo;
- 2) in accoglimento della domanda degli attori ai sensi dell'art. 12 della l. n. 47/1948, condanna Roberto Bortone a pagare, a titolo di riparazione pecuniaria, la somma di euro 20.000,00 ad Angelo e Luchino Chessa, oltre interessi legali dalla sentenza al saldo e rigetta la medesima domanda proposta nei confronti di Daniele Protti e della RCS periodici s.p.a.;
- 3) in accoglimento della domanda degli attori, ordina la pubblicazione nel periodico "L'Europeo", per estratto, della presente sentenza, secondo lo schema indicato al paragrafo 22 della motivazione, a cura e spese di Roberto Bortone, di Daniele Protti e della RCS Periodici s.p.a. entro il termine di 180 giorni dalla pubblicazione della sentenza, autorizzando in mancanza gli attori a procedervi con diritto a ripetere le spese dagli obbligati;
- 4) condanna Roberto Bortone, Daniele Protti e la RCS Periodici s.p.a., in solido tra loro, alla rifusione delle spese processuali in favore di Angelo e Luchino Chessa, liquidate in complessivi

Becke

euro 5.580,00, di cui euro 450,00 per spese, euro 1.330,00 per diritti ed euro 3.800,00 per onorari, oltre spese generali, IVA e CPA come per legge.

Roma, 19.9.2011.

6 OTT 2011

Il giudice

dott.ssa Damiana Colla

Damiana Colla

IL CANCELLIERE CE
Dr.ssa Cecilia Tarfredi

Cecilia Tarfredi

TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA

DEPOSITATO IN CANCELLERIA

Roma, il 6 OTT 2011



IL CANCELLIERE CE
Dr.ssa Cecilia Tarfredi

Cecilia Tarfredi