



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE DI PERUGIA

Sezione Lavoro

Il Tribunale, in persona del Giudice del Lavoro dott.ssa Antonella Colaiacovo, ha emesso la seguente

SENTENZA

nella causa civile iscritta al n. 547/2018 Ruolo G. Lav. Prev. Ass., promossa da

VITTORIO TILIGI (avv. MOSCONI CATIA)

- ricorrente

contro

I.N.A.I.L. (avv. ANSELMO ETTORE)

- resistente

1. Fatto e svolgimento del giudizio. Con ricorso depositato il 23 aprile 2018, **Vittorio Tiligi** si è rivolto a questo Tribunale onde ottenere la condanna dell'INAIL alla corresponsione di indennizzo ovvero alla costituzione di rendita, previo cumulo con i postumi preesistenti (già determinati nella misura del 4% secondo tabelle di legge), per le permanenti lesioni all'integrità psico-fisica derivanti dalla patologia professionale lamentata (Ernia discale Lombare L4-L5 e L5-S1).

Il ricorrente, a fondamento dell'azione, ha affermato in fatto: -

- di essere affetto da tale patologia per aver sempre lavorato, sin dal 28 settembre 1975, a bordo di navi operative, alle dipendenze di varie compagnie di navigazione, all'inizio con qualifica di mozzo, dal 21 maggio 1979 di allievo ufficiale di coperta, dal 1982 di ufficiale di coperta e dal 2015 di comandante, sempre imbarcato, per mesi continuativi, anche in rotte oceaniche e poi mediterranee;
- che quotidianamente, a prescindere dai diversi compiti disimpegnati, era costretto a rimanere in posizione eretta per 12 – 16 ore al giorno, trascorrendo le ore di riposo a bordo della nave, durante la navigazione, continuamente e quotidianamente esposto a sollecitazioni e vibrazioni di rollio e di beccheggio, quali movimenti ondulatori e sussultori, di intensità accentuata nella parte più alta della nave ovvero nel ponte di comando nonché alle vibrazioni provocate dai motori e dalle eliche della nave in movimento oppure,



durante le soste in porto, dall'ingresso/uscita e movimento dei mezzi pesanti e delle auto poste nella stiva della nave, nel contemporaneo funzionamento di motori, estrattori, ventilatori e vari macchinari della nave;

- di aver svolto per circa diciotto mesi, nel periodo dal 2005 al 2016, le proprie mansioni a bordo di unità veloci (HSC - High Speed Craft) su tratte marittime Termoli – Isole Tremiti e ritorno, ciascuna della durata di un'ora e venti minuti, rimanendo continuativamente sottoposto alle vibrazioni dei quattro motori a propulsione, in contemporaneo funzionamento, durante tale navigazione ad alta velocità.

Oggetto di contestazione, in particolare, è il provvedimento con cui INAIL, in data 29 luglio 2015, rigettava la domanda amministrativa del ricorrente, assumendo l'inidoneità del rischio lavorativo cui costui era esposto a provocare la malattia denunciata nonché i provvedimenti con i quali l'Istituto resistente, ad esito di visita collegiale medica discorda del 26 gennaio 2016 (e comunicazione del 28 gennaio 2016) e poi di riesame in sede di precontenzioso giudiziario, in data 5 settembre 2016, confermava proprio diniego.

INAIL, ritualmente evocato in giudizio, si è costituito ed ha ribadito la legittimità del proprio operato, affermando in via preliminare l'intervenuta prescrizione del diritto vantato *ex adverso* ove ricondotto a tecnopatia insorta nell'anno 1992 a seguito di intervento chirurgico di laminectomia, in applicazione delle previsioni normative contenute negli artt. 111 e 112 TU 1124/1965 e, comunque, l'infondatezza del ricorso per assoluto difetto dei fatti costitutivi della pretesa vantata trattandosi di patologia non tabellata, ad andamento cronico degenerativo e genesi multifattoriale.

All'esito della CTU, la causa è stata discussa e decisa.

2. Motivi della decisione. In via preliminare, va rigettata l'eccezione di prescrizione del diritto formulata da INAIL, dovendosi ritenere la fattispecie in esame soggetta alla disciplina prevista dal decreto legislativo 38/2000, anche con riferimento al cumulo della preesistenza (riconosciuta il 20 febbraio 2015, in relazione a malattia denunciata il 23 aprile 2015), che presuppone consapevolezza dell'origine professionale della malattia, e raggiungimento del minimo indennizzabile.

2.1. Nel merito, il ricorso è fondato nella misura e per i motivi di seguito esposti.

Dalle deposizioni dei testi escussi si desume conferma dell'esposizione del ricorrente al rischio professionale lamentato in ragione dell'attiva lavorativa svolta, per quaranta anni, sulle navi da trasporto, continuativamente, anche oltre l'orario di lavoro, quale addetto alla guardia in plancia, durante la navigazione, ed alle operazioni sui ponti, in garage, in porto.



Tutti i testimoni sentiti, con dichiarazioni lineari, dettagliate e coerenti della cui attendibilità non ha questo Giudice ragione di dubitare, hanno riferito di aver lavorato, rimanendo per mesi continuativamente imbarcati, su navi "roll on roll off" (traghetti destinati al trasporto di mezzi pesanti), in cui, oltre alle otto ore di turno, il ~~Vitiello~~ se necessario rimaneva a lavorare: attività sempre svolta in "... posizione eretta ... in condizioni di continuo movimento della nave e di costanti vibrazioni. In garage ... accentuate dalla vicinanza ai motori ed ai generatori elettrici nonché agli estrattori/ventilatori" o dai "botti d'elica".

Il teste ~~Casareola Pasquale~~, dal 2001 collega del Vitiello ed in servizio sulle stesse imbarcazioni ha precisato di aver conosciuto il Vitiello quando aveva qualifica di primo ufficiale di coperta (... "ferme restando le diverse mansioni lavoravamo fianco a fianco sulla stessa nave, quotidianamente ... assegnati alle rotte mediterranee ... (es. Civitavecchia – Cagliari; Trieste - Durazzo ecc... .. sì da rimanere imbarcati continuativamente non meno di 60 giorni e durante l'anno, complessivamente, per non meno di sette mesi e mezzo, 8 mesi secondo contratto di settore).

Secondo descrizione resa dal teste, il ricorrente "... si occupava delle manovre di arrivo e partenza, della guardia in plancia durante la navigazione; in porto si occupava delle operazioni in garage (ossia di coordinare le operazioni di sbarco ed imbarco dei mezzi)" nonché, in particolare, "... durante le manovre di ormeggio/disormeggio della nave in arrivo/partenza, ... del coordinamento di tutte le necessarie attività (chiusura portellone, attività di gestione dei cavi di ormeggio e simili)..."; ha aggiunto che "... tutto ciò avveniva sul ponte di comando..." ove rimaneva anche nelle ore di guardia e che "... quando la nave si trovava ormeggiata in porto, c'erano tutte le attività giornaliere da svolgere anche in garage": attività che venivano tutte svolte "in posizione eretta..." e "sia in porto che in navigazione ... in condizioni di continuo movimento della nave e di co-stanti vibrazioni..." con l'ulteriore precisazione che "... in garage, in particolare, tali vibrazioni erano accentuate dalla vicinanza ai motori ed ai generatori elettrici nonché agli estrattori/ventilatori necessari al ricircolo dell'aria all'interno del garage (garage che sono organizzati in più piani/se settori)".

Quanto all'orario di lavoro il teste ~~Vitiello~~ ha riferito che "... Il primo ufficiale di coperta svolge il seguente orario: dalle ore 4:00 alle ore 8:00 di mattina poi il pomeriggio dalle ore 16:00 alle ore 20:00. La mattina, però dopo il turno di guardia, dalle ore 8 alle ore 11 circa, continua a lavorare sul ponte o dove necessario a seconda dell'esigenza della linea. Dalle ore 11 circa alle ore 16 – quando riprende la guardia – il primo ufficiale ha facoltà di riposare in cabina: tale riposo avviene in cabina sempre durante la navigazione, con costante sottoposizione alle continue vibrazioni della nave ...".



Da ultimo, il teste ha precisato che: *“Le sollecitazioni cui il collega è stato sempre sottoposto durante il periodo in cui era imbarcato possono essere definite di rollio e di beccheggio: quelle di rollio si verificano in corrispondenza del movimento della nave secondo il suo asse longitudinale; quelle di beccheggio si verificano in corrispondenza del movimento della nave secondo il suo asse trasversale. Poi vi sono le vibrazioni in senso ondulatorio ed in senso sussultorio; tutte le vibrazioni sono più accentuate nella parte più alta della nave e dunque sul ponte di comando, dove avvenivano la maggior parte delle attività del collega Vitiello quale primo ufficiale di coperta...”* e che *“... tali vibrazioni sono determinate, durante la navigazione, dal movimento delle eliche e dei motori della nave...”* mentre *“... in porto, le stesse vibrazioni sono determinate dall’entrata e uscita dei mezzi trasportati nonché dal funzionamento dei motori estrattori e dai gruppi elettrogeni”*.

Il teste ~~Carangelo~~ ha anche confermato che nel periodo 2005 – 2016 il ricorrente *“... ha svolto le sue mansioni anche a bordo di unità veloci denominate HSC (High Speed Craft): imbarcazioni destinate alla rotta – di durata pari ad un ora e mezzo circa – tra Termoli ed Iso-le Tremiti...”* aggiungendo poi che *“... durante il periodo estivo questa tratta – andata e ritorno - viene ripetuta due volte, così raggiungendo sei ore di navigazione; nello stesso periodo estivo una volta a settimana la linea comprende tre tratte andata e ritorno così arrivando a 9 le ore complessive di navigazione”* e confermando la continua permanenza a bordo di entrambi a prescindere dalla tratta di navigazione *“... per procedere a tutte le operazioni di imbarco e sbarco necessarie ...”* nonché l’esposizione, a bordo di tali imbarcazioni veloci, *“... a più accentuate vibrazioni, sia di motori (... ne hanno quattro a propulsione...) sia di movimento nave data l’alta velocità ed i movimenti – più bruschi e frequenti - cui sono sottoposte”*.

Identica descrizione delle modalità di svolgimento dell’attività lavorativa del ricorrente si desumono dalle dichiarazioni del teste ~~Bagnato Domenico~~, imbarcato sulla stessa nave ove lavorava il ricorrente per due tre rotte l’anno (ciascuna di due o tre mesi), rotte mediterranee di destinazioni varie, andata e ritorno, nei porti italiani (es. Genova Cagliari e viceversa; Livorno Cagliari; Catania - Brindisi; Ravenna - Brindisi), il quale ha riferito di aver conosciuto il ~~Vitiello~~ *come secondo ufficiale di coperta e di averne constatato promozione a primo ufficiale e, poco prima di andare in pensione, di comandante*.

Anche il teste ~~Bagnato~~ ha confermato che *“... sia in porto che in mare la nave è sottoposta a vibrazioni notevoli; in porto ciò è dovuto al funzionamento dei gruppi elettrogeni, al movimento dei mezzi pesanti che vengono imbarcati e sbarcati – durano non meno di sei sette ore le operazioni commerciali di imbarco e sbarco di tali mezzi – ed anche al movimento dei ventilatori ed estrattori per il ricircolo aria da bonificare dai gas di scarico. Durante la navigazione tali*



vibrazioni sono dovute ai motori in uso ed alle eliche (quando c'è il cattivo tempo ci sono dei movimenti particolari che vengono chiamati "botti d'elica")" ed ha aggiunto che " ... quando poi le condizioni atmosferiche sono avverse, le vibrazioni sono amplificate. Inoltre tali vibrazioni sono più accentuate nel ponte di comando, dove Vitiello svolgeva i turni di guardia. In caso di cattivo tempo rimane sul ponte il primo ufficiale, anche dopo il turno di guardia, e solo in caso di buon tempo può andare in cabina a riposarsi ...", concludendo che "... le vibrazioni presenti sulla nave possono essere di rollio e di beccheggio: quando la nave si sposta da destra a sinistra sono di rollio; quando la nave ondeggia da prua a poppa sono di beccheggio. Nello stesso tempo questi movimenti sono anche ondulatori e sussultori – ossia di mare incrociato...".

Quanto all'orario di lavoro il teste ~~B...~~ ha riferito al collega ~~V...~~ orario giornaliero "... dalle ore 4 alle ore 8 e poi dalle ore 16 alle ore 20" aggiungendo che "... dalle ore 8 alle ore 12 l'ufficiale di coperta rimaneva a lavorare dove necessario (sul ponte di comando, nei garage e dovunque altro fosse necessario coordinare le operazioni del personale in coperta, nella stiva o sul ponte)...".

2.2. Il CTU ha accertato che il ricorrente è affetto dalla patologia denunciata, che detta patologia è di origine lavorativa e che ha cagionato al ricorrente un danno biologico dell'8%, evidenziando come, oltre alla "Valutazione del rischio Tirrena spa", il "quaderno di formazione per la sicurezza sul lavoro IPSEMA 2009" attesta tra gli "elementi di rischio a bordo" il "moto ondoso sulla nave, la quale può essere paragonata ad una piattaforma dotata di mobilità da cui si generano vibrazioni che sono trasmesse al corpo umano: ne consegue un impegno muscolare e quindi sforzo, sia statico che dinamico, e sollecitazioni articolari" (cap. 54) e che "i danni all'organismo... sono dovuti alle vibrazioni trasmesse al corpo intero e possono produrre effetti come le discopatie lombo-sacrali".

Quindi, sulla base degli atti di causa, delle prove testimoniali, dell'anamnesi personale e lavorativa, dell'esame obiettivo, il CTU ha ritenuto che i "40 anni" di attività lavorativa sulle navi da trasporto", sempre addetto, con diverse qualifiche, alla "attività di plancia e di carico e scarico dei mezzi presso i ponti garage" abbia determinato nel ricorrente la denunciata malattia professionale "ernia discale L4-L5 discopatie lombari ed esiti di discectomia L5-S1".

Tanto ad esito di esposizione a rischio specifico, poiché "il tipo e la durata dell'attività svolta, per la prolungata sollecitazione della colonna vertebrale dovuta ai gesti lavorativi ed alle condizioni in cui il lavoro è stato effettivamente prestato, si ritiene possa aver superato il livello ordinario di resistenza della colonna del lavoratore, determinando la comparsa (peraltro precoce) della patologia degenerativa ed erniaria del tratto lombare del rachide", che presenta "i requisiti di tipicità, specificità propri di una tecnopatia", proprio in ragione del "mantenimento prolungato di posizioni statiche o dinamiche in concomitanza de effetti di beccheggio e rollaggio, che



comportano sollecitazioni meccaniche della struttura vertebrale e sono tali da determinare un rapido processo di invecchiamento e degenerazione dei dischi intervertebrali”: valutazione medico legale in base alla quale viene offerta idonea replica anche alle osservazioni critiche del C.T.P. INAIL ove il CTU assume che “pur essendo state rilevate” nel D.V.R. “misurazioni delle vibrazioni nei limiti ammissibili per legge ...trattandosi di patologia del rachide ... occorre tener conto del tipo, grado e durata della sollecitazione cui il soggetto è stato esposto durante la lunga storia lavorativa: esposizione entro i limiti soglia che - protratta e contestualizzata - ha indotto, dunque, la tecnopatia descritta in ricorso ed i postumi di natura permanente accertati nella misura dell’8% secondo le tabelle di legge (da cumularsi con i postumi della preesistente malattia professionale - “Ipoacusia” - riconosciuta dall’INAIL nella misura del 4%).

Alla luce di quanto esposto, considerato che il Consulente ha effettuato un attento esame del caso, che le sue conclusioni sono frutto di valutazioni coerenti rispetto alle premesse di fatto note e risultano contemporaneamente prive di errori sul piano logico e su quello giuridico, questo Giudice ritiene di far proprie le conclusioni rassegnate dal CTU (emesse ad esito di compiuta ed esauriente valutazione e risposta anche alle osservazioni critiche dei CCTPP).

Ne consegue che le domande proposte sono fondate e, pertanto:

- la domanda di accertamento va accolta, nei limiti della percentuale verificata dal CTU;
- va accolta anche la domanda di corresponsione dell’indennizzo, in relazione all’entità del predetto danno biologico previo cumulo dei postumi con la preesistente M.P. del 4% per “Ipoacusia”;
- su tale somma spettano interessi e rivalutazione monetaria (tenendo conto che l’importo dovuto a titolo di interessi va portato in detrazione dalle somme spettanti a ristoro del maggior danno derivante dalla svalutazione: art. 16, 6° comma, legge 30.12.1991 n. 412, come modificato dall’art. 1, 783° comma, della legge 27.12.2006 n. 296), a decorrere dal 28 gennaio 2016, data del rigetto amministrativo pervenuto prima del decorso del termine di 120 giorni che costituisce lo *spatium deliberandi* riconosciuto per legge ad INAIL e sino al saldo.

In applicazione del principio della soccombenza, le spese di lite vanno poste a carico della parte resistente e sono liquidate come in dispositivo, in favore del difensore antistatario avv. Catia Mosconi ex art. 93 c.p.c., sulla base dei nuovi parametri approvati con DM 55/2014, tenendo altresì conto:

- degli incumbenti espletati e dell’impegno professionale richiesto dalla controversia, di carattere *latu sensu* seriale;
- del rilievo che l’abrogazione del sistema tariffario ad opera dell’art. 9 d.l. 1/2012 conv. in l. 27/2012 ha determinato l’abrogazione di ogni sistema tariffario di determinazione dei compensi



professionali, con attribuzione di carattere meramente orientativo ai parametri contenuti nella richiamata fonte secondaria.

Gravano sull'istituto soccombente anche gli oneri di CTU liquidati in separato decreto.

P.Q.M.

definitivamente pronunciando:

- dichiara che il ricorrente, ~~Vincenzo Longi~~, presenta un danno biologico, da malattia professionale descritta nel ricorso introduttivo ("Ernia discale lombare L4-L5 e L5-S1"), di grado pari all'8%;
- condanna INAIL a corrispondere al ricorrente il relativo indennizzo dalla domanda amministrativa, previo cumulo dei postumi con la preesistente M.P. del 4% per "Ipoacusia";
- condanna INAIL ad erogare al ricorrente interessi legali e rivalutazione monetaria, nei limiti di legge, sul predetto indennizzo a decorrere dal 28 gennaio 2016 e sino al saldo;
- condanna INAIL a rifondere al ricorrente le spese di lite, che qui si liquidano in € 2.500,00 per compensi professionali oltre €43,00# per C.U., rimborso professionale ex art. 2 DM 55/2014, IVA e CAP come per legge; somme da distrarsi in favore del difensore di parte ricorrente, avv. Catia Mosconi, dichiaratasi procuratore antistatario ex art. 93 c.p.c.
- pone a carico di INAIL gli oneri di CTU, come liquidati con separato decreto.

Perugia, 24 giugno 2020

IL GIUDICE

Antonella Colaiacovo

