

Tribunale di Genova 11 gennaio 2011

Motivi della decisione. – (Omissis). Pacifica è l'avaria del carico durante il trasferimento delle latte di compattato di pomodoro dallo stabilimento produttivo in Argentina fino alla destinazione finale in Campania, da cui il prodotto doveva essere poi commercializzato: per una chiara evidenziazione visiva della consistenza del fenomeno ossidativo, si rimanda al corredo fotografico accluso alla relazione del fiduciario assicurativo prof. Inadolo contenuto nel fascicolo dei coassicuratori sub 3.

Del pari pacifico è che l'ossidazione dei barattoli non si è verificata durante il primo viaggio di trasferimento degli involucri metallici dall'Italia all'Argentina perché in tal caso le riserve sarebbero state espresse immediatamente dal fornitore sudamericano. L'ammaloramento – non è dato controverso – si è prodotto durante il viaggio di ritorno con le latte “piene” ed il contenzioso tra le parti si è sviluppato con particolare vivacità mediante agguerrite difese tecniche concentrate su di un unico aspetto, che ha fatto parzialmente perdere di vista il fondamentale nodo di causa. Il quale ha natura contrattuale, inerendo l'esatto contenuto delle obbligazioni vettoriali in riferimento allo specifico tipo di trasporto in questione, piuttosto che esclusiva natura tecnica circa i processi ossidativi dei metalli: questione che tanta parte – troppa – ha occupato della fase istruttoria.

Si vuol dire cioè che stabilire in termini di certezza la matrice dannosa non significa ancora definire l'oggetto contenzioso, se la risposta più affidabile sul piano tecnico circa l'eziologia dannosa non tiene conto del fatto che non si sta discutendo di un semplice trasporto marittimo e delle note clausole su cui “pericoli eccettuati” previste dalla Convenzione di Bruxelles del 1924, ma di un trasporto multimodale comprensivo di una tratta marittima e due terrestri, in andata e ritorno, cui non sono applicabili *tout court* le regole di responsabilità previste su base convenzionale per il solo trasporto marittimo.

- [1] **Il trasporto multimodale – come già compiutamente esposto nella sentenza resa da questo Tribunale in causa *Bielloni c. Saima Avandero* del 15 aprile 2010, rg 11045/2004, nota ai difensori, con puntuali riferimenti alla giurisprudenza di legittimità – non è la semplice “somma” dei rapporti di trasporto marittimo e terrestre, ma un rapporto di servizio che prevede un risultato complessivo circa la movimentazione delle merci e non può contare sull'applicazione analogica di singole regole di responsabilità eccezionali previste per l'uno o l'altro genere di trasporto. Queste ultime infatti – si sta parlando delle limitazioni del debito vettoriale per il trasporto marittimo ma anche per le tratte terrestri ove non coincidenti con l'art. 1696 cod. civ. – sono norme che fanno eccezione alle comuni regole di responsabilità civilistiche e dunque non possono essere applicate oltre i casi specificamente considerati in esse, come vuole l'articolo 14 delle Preleggi.**

Va da sé che saranno viceversa applicabili le regole speciali eventualmente previste per i trasporti multimodali – come quelle tariffarie – in un contesto totalmente nazionale: infatti il contratto di trasporto multimodale intercorso a suo tempo tra Aprile ed A.R. Industrie è integralmente regolato dalla legge italiana perché convenuto da due operatori economici nazionali, pur se l'esecuzione avveniva per la gran parte all'estero.

- [2] **Che Aprile sia vettore multimodale, e non semplice spedizioniere, si desume dai documenti contrattuali ed amministrativi prodotti dalla parte attrice. Si vedano in particolare la lettera-offerta del 28 febbraio 2003, che prevede un compenso forfettario per il trasporto a prescindere dalla natura del mezzo utilizzato e dalle po-**

lizzate di carico emesse, nonché dalle fatture attive emesse a titolo di “nolo” (v. produzioni A.R.) – tipica definizione del compenso vettoriale – e poi ancora le polizze di carico del (sub)vettore marittimo MSC, nelle quali Aprile compare sia come destinatario delle merci che come soggetto da avvisare a destino dell’arrivo: coincidenza emblematica perché evidenzia un diretto interesse ad “apprendere” il carico per farlo proseguire oltre fino alla destinazione finale.

- [3] Ritornando così a valutare la natura internazionale del trasporto, può aggiungersi che essa non ha effetto sulla giurisdizione o sulla legge applicabile al contratto, ma rileva certamente ai fini dell’allungamento del termine prescrizionale in base all’articolo 2951 u.c. codice civile.

Partendo dunque dalle preliminari di merito, non è fondata l’eccezione di prescrizione avanzata da Aprile proprio in riferimento al termine “allungato” di 18 mesi previsto per i trasporti in ambito internazionale, posto che pacificamente la prima comunicazione interruttiva si colloca per essa al 5 marzo 2004 ed è stata ribadita i successivi 20 e 23 aprile 2004 (docs. 1, 2, 3 attrice), in un contesto in cui il trasporto in esame va considerato nella sua globalità con decorrenza del termine prescrizionale dall’ultimo inoltro degli ultimi contenitori – ampiamente all’interno del termine considerato – e non per ciascuna consegna (comunque, non prescritta).

- [4] In riferimento alla medesima eccezione per l’art. 2952 cod. civ. proveniente dagli assicuratori, tenuto conto che sub 4-5-6 A.R. ha sottoposto comunicazioni interruttive che vanno dal 5 maggio 2004 al 30 settembre 2004, ricevute le prime dagli assicuratori il 10 ed 11 maggio di quell’anno, va premesso che non può tenersi conto della nuova prescrizione biennale da ultimo introdotta con riforma normativa (ma dopo la maturazione del termine annuale della previgente norma). L’infondatezza dell’eccezione non dipende nella specie dallo *jus superveniens* e neanche dalla presenza di uno *spatium deliberandi* di un mese previsto in polizza, nel quale periodo non sarebbe stato possibile inoltrare alcuna richiesta di indennizzo: come in tesi della A.R., che parla in proposito di un vero e proprio *factum de non petendo*.

Si ritiene piuttosto che il preciso momento, a partire dal quale il destinatario (assicurato) fu messo in condizioni di avere contezza della possibilità di attivare la polizza assicurativa per i trasporti in esame, può ricondursi solo alla verifica dell’avaria avvenuta in contraddittorio – come da previsione contrattuale – con gli esperti assicurativi, i quali, tra l’altro, identificarono in quel momento con qualche precisione il dinamismo eziologico. Si sta parlando dell’attività esauritasi il 29 ottobre 2003 con la relazione finale del Prof. Iandolo ai suoi mandanti (per esteso sub 3 nel fascicolo UMS), e del 26 novembre 2003 dello studio Cardoso (nel fascicolo attoreo): dunque ampiamente all’interno del termine annuo.

Prima di tale momento, essendo ignoto il dinamismo lesivo, era difficile per l’assicurato sapere “con chi prendersela”: il produttore argentino, i vettori terrestri, quello multimodale, quello marittimo... Era arduo, in altri termini, comprendere se la polizza assicurativa poteva essere attivata o se si era al di fuori del relativo campo di applicazione, mentre solo con le verifiche in contraddittorio si acquisirono dati precisi sull’eziologia e ancor più definitivi – tanto che in questa sede vengono confermati *tout court* – sulle esatte quantità ammalorate.

Tale conclusione circa la decorrenza del termine prescrizionale, che proprio perché breve merita qualche sicurezza in più prima di mettere mano ad un reclamo assicurativo, appare in linea con le più recenti indicazioni della giurisprudenza di legittimità. Se si esamina Cass., Sez. III, 29 luglio 2004, n. 14487, si avrà modo di leggere: “In tema di assicurazione contro i danni, salvo che l’assicuratore abbia con-

testato l'operatività della garanzia, la prescrizione del diritto dell'assicurato all'indennità decorre dalla data in cui il diritto stesso può essere esercitato e, cioè, dal momento del verificarsi del fatto ovvero, quando le parti abbiano previsto lo svolgimento di una perizia contrattuale per la quantificazione del danno, dal momento della conclusione di tale procedura; infatti, poiché in caso di affidamento ai periti della quantificazione del danno la prestazione, non ancora determinata nel *quantum*, non è esigibile sino a quando non si compia il previsto *iter* delle operazioni peritali, all'esito delle quali soltanto si realizza il requisito dell'esigibilità della prestazione ormai determinata nella sua precisa entità". Laddove è di tutta evidenza che eccepire una causa di esclusione da copertura assicurativa, dopo le debite verifiche in contraddittorio, non equivale a contestare l'operatività della garanzia, ma semmai i confini applicativi, rispetto allo specifico sinistro (la polizza viene cioè applicata anche nei suoi limiti di garanzia, e non disapplicata per mancanza di copertura, come in caso di mancato pagamento del premio; situazione che non richiede alcuna perizia contrattuale). (*Omissis*).

- [5] Si può procedere a questo punto ad una disamina separata della responsabilità vettoriale e circa l'esistenza dei presupposti per la garanzia assicurativa.

Alla luce delle modalità esecutive del trasporto, che comprendevano il trasferimento degli scatoloni da autocarro telonato a container e poi a bordo delle navi "cfr. ancora il Cirillo fg. 33; nonché relazione Iandolo 29 ottobre 2003 fg. 7 e CTU Mangini pag. 21), tutto lascia intendere che la lacerazione degli avvolgimenti non possa che essersi verificata nel passaggio dalla prima tratta terrestre a quella marittima, nella quale poi il carico è venuto in contatto con l'agente ossidativo, proprio nel momento di stivaggio dei pallets dentro i container.

In assenza di alcuna dimostrazione che il proprietario delle merci abbia in qualche modo interferito provocando le lacerazione dell'imballo, ovvero consentendo l'imbarco con la lesione in questione, ne discende che in prima battuta dell'ammaloramento del carico risponderà in via diretta il vettore multimodale, esclusivo responsabile della buona conservazione dal momento della presa in carico presso il produttore argentino fino al definitivo recapito allo stabilimento campano di A.R. Industrie.

Al quale vettore multimodale è imputabile un secondo inconveniente messo in luce dall'elaborato peritale; l'omissione di protezioni sulla parte superiore degli scatolati nonché lateralmente e sul piano fondo (con faesite); cautele tutte che avrebbero impedito la circolazione della condensa nell'ambiente chiuso ed i collaggi sui barattoli.

Mette conto notare che ove dovesse dissentirsi dall'inquadramento giuridico del servizio offerto da Aprile in termini di responsabilità vettoriale, la mancata predisposizione di protezioni sul fondo, sulla cima e lateralmente alle merci trasportate, prima di inserirle dentro i contenitori, determinerebbe per ciò solo una responsabilità contrattuale della medesima impresa convenuta, che in base alla lettera-offerta accettata da A.R. si era impegnata a curare lo stivaggio delle merci dentro i contenitori: è chiara tale prestazione promessa alla lett. C) dell'offerta contrattuale, è ribadito espressamente l'addebito per lo stivaggio nelle fatture emesse a carico del committente.

- [6] Esaminando invece la vicenda dall'angolo visuale assicurativo, l'eccezione di scopertura di garanzia per inidoneità degli imballi, in relazione all'art. 4 "exclusions" delle Institute Cargo Clauses richiamate in polizza (V. prod. 1 dei coassicuratori), non può essere condivisa, non già perché trattasi di "clausola vessatoria o

abusiva”, dato che inerisce lo stesso oggetto della copertura assicurativa. Piuttosto, è puntuale il rilievo della difesa A.R. Industrie secondo cui il vizio di imballo e condizionamento può rilevare danno dell’assicurato, ma in quanto quest’ultimo vizio sia imputabile a fatto proprio del mittente anteriormente all’inizio della garanzia contrattuale e non già ad erronee manipolazioni o trasferimenti riferibili ai vettori od ausiliari vari nel corso del trasporto assicurato (v. comma 3).

Ne discende che A.R. Industrie ha titolo a vedere operare in suo favore la polizza assicurativa n. 2496 emessa dalla UMS come delegataria il 24 febbraio 1998. (*Omissis*).

[7] Una volta definito il danno risarcibile ed i suoi accessori, va fatta una puntualizzazione resa indispensabile dalla concomitante presenza nel processo del responsabile contrattuale e degli assicuratori del danneggiato, tutti contemporaneamente evocati nello stesso giudizio ad iniziativa di A.R. Industrie.

Come già sopra anticipato, Aprile, in quanto vettore responsabile dell’avarìa – o quanto meno nella veste di negligente stivatore – è tenuto per intero al risarcimento del danno come appena sopra liquidato anche per ciò che concerne gli accessori per interessi legali e rivalutazione monetaria.

Diversa è la posizione dei coassicuratori UMS, Fondiaria e Assitalia, che sono bensì obbligati ad un indennizzo assicurativo di pari consistenza in linea capitale. Tale indennizzo però, per la sua specifica natura indennitaria, non può che produrre accessori di tipo pecuniario e, in difetto di dimostrazioni specifiche sul ricorso al credito con interessi ultralegali, le compagnie convenute potranno almeno giovare della più recente giurisprudenza che, in materia di risarcimento del danno da ritardo nelle obbligazioni pecuniarie, riconosce il saggio medio di rendimento netto dei titoli di Stato con scadenza un anno (Cass., S.U., 16 luglio 2008, n. 19994, *I.N.P.S. c. RCS*). (*Omissis*).

Una trattazione completamente a parte merita la posizione di Siat, la quale è stata evocata in causa come coassicuratore del rapporto n. 2496 all’epoca dei trasporti assicurati da A.R. (cfr. la comparsa di risposta del 7 novembre 2005 ed il doc. 2 del suo fascicolo), facendo notare che la sua originaria quota del 15% era stata assunta in rischio da Generali.

Con riguardo invece alla “polizza merci” n. 95040 stipulata da Aprile nell’interesse – secondo l’attrice – della committente stessa, la difesa assicurativa eccepisce di essere stato solo uno dei coassicuratori, con il pieno conforto documentale della polizza in questione.

Ma Siat prospetta anche il difetto di legittimazione del destinatario del carico per agire giudizialmente contro l’assicuratore, trattandosi di iniziativa assumibile solo per il tramite di colui che aveva contrattato la copertura assicurativa, cioè il vettore. La difesa è singolare e potrebbe quasi apparire speciosa, in un contesto in cui il vettore si è difeso sotto un profilo preliminare – quello, appunto, di non essere neppure “vettore” in senso tecnico – lasciando così sola A.R. a dover gestire le ricadute della copertura assicurativa contratta nel suo (apparente) interesse.

E tuttavia il rilievo di Siat è esatto perché se si leggono le condizioni generali di polizza, non certamente scritte nei soliti caratteri lillipuziani ma con dimensioni e forme appropriate (cfr. l’art. 17), emerge *ictu oculi* che non si tratta di un contratto a favore di terzo in cui il danneggiato assume la veste di assicurato ed è perciò direttamente legittimato a tutte le iniziative del caso, comprese quelle giudiziarie, per il recupero del credito indennitario. La polizza in questione è invece concepita come un’assicurazione di r.c.t. in favore del vettore, che è allo stesso tempo contraente ed

assicurato, mentre il danneggiato – come il terzo di cui all'art. 1917 co. 2 cod. civ. – può solo pretendere la liquidazione diretta dell'indennizzo (concordato o stabilito giudizialmente) tra assicuratore e vettore assicurato.

Di conseguenza, solo esercitando un'azione surrogatoria era possibile per A.R. Industrie ottenere la condanna della quarta Compagnia recalcitrante per la frazione di sua competenza (anche questa secondo polizza è in regime di coassicurazione e la frazione di pertinenza Siat è del 15%): ma non può dirsi che un tale genere di azione, che necessita delle peculiari allegazioni di cui all'art. 2900 cod. civ., sia stata esercitata in queste sede da A.R.

Ne discende che le domande svolte dall'attrice contro Siat vanno disattese per entrambi i rapporti considerati per difetto di legittimazione passiva, per la polizza 2496, e per carenza di legittimazione attiva di A.R. per la polizza 95040, con conseguente soccombenza di A.R. e relativo onere di rifusione delle spese processuali nei confronti del detto assicuratore. (*Omissis*).