

TI_GERICHTE 12.2019.88 vom 9. Juni 2020

TI Tribunale d'appello, 2020-06-09, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_12.2019.88

FR: TI_GERICHTE 12.2019.88 du 9 juin 2020

IT: TI_GERICHTE 12.2019.88 del 9 giugno 2020

Volltext

Incarto n.12.2019.88

Lugano

9 giugno 2020/fb

In nome della Repubblica e Cantone Ticino

La seconda Camera civile del Tribunale d'appello

composta dei giudici:

Fiscalini, presidente,

Bozzini e Stefani

vicecancelliere:

Bettelini

sedente per statuire nella causa inc. n.OR.2014.14 della Pretura della giurisdizione di Mendrisio-Sud promossa con petizione 11 aprile 2014 da

AO 1

contro

AP 1

con cui l'attrice ha chiesto la condanna della convenuta al pagamento di Euro 138'869.01 oltre interessi al 5% dal 18 giugno 2013 su Euro 130'036.- e a partire dal 17 aprile 2013 su Euro 8'833.01, con protesta di tasse, spese e ripetibili;

domanda avversata dalla convenuta che, con risposta 24 giugno 2014, ha postulato la reiezione della petizione e che il Pretore con sentenza 12 aprile 2019 ha parzialmente accolto, condannando AP 1 al pagamento di fr. 138'869.01 oltre interessi al 5% dal 18 giugno 2013 su Euro 130'036.- e dal 25 luglio 2013 su Euro 8'833.01 con accollo alla convenuta delle spese processuali di fr. 18'000.- e delle spese di conciliazione di fr. 1'000.-, nonché la sua condanna a corrispondere alla controparte fr. 12'000.- a titolo di ripetibili;

appellante la convenuta con appello 28 maggio 2019, con cui ha chiesto in via principale l'annullamento del querelato giudizio e la sua riforma nel senso di respingere la petizione e, in via subordinata, il suo annullamento e il ritorno degli atti all'istanza inferiore affinché proceda a emettere una nuova decisione, il tutto con protesta di tasse, spese e ripetibili;

mentre l'attrice con risposta 5 novembre 2019 ha postulato la reiezione del gravame, pure con protesta di spese e ripetibili;

letti ed esaminati gli atti e i documenti prodotti;

ritenuto

in fatto e in diritto:

La convenuta si è opposta alla petizione con risposta 24 giugno 2014, asserendo che la CMR non sarebbe stata applicabile, avendo essa agito solo in veste di spedizioniere e non avendo quindi alcuna responsabilità per il danno causato al cassero. Oltre a ciò, la merce sarebbe stata accettata dal mittente e la notifica dei difetti sarebbe stata da considerare tardiva. Ma anche se così non fosse stato, il danno sarebbe stato causato dal committente, essendosi la ditta A_____ SA occupata di caricare il cassero sul rimorchio.

Con risposta 5 novembre 2019 l'attrice ha chiesto la reiezione dell'impugnativa, pure con protesta di tasse, spese e ripetibili.

6.1. Il Pretore ha evidenziato come, pur avendo le parti, nei rispettivi allegati, concordemente qualificato il contratto con cui si sono vincolate A_____ SA e AP 1 quale contratto di spedizione, avevano versioni diametralmente discordanti sulle norme applicabili, di modo che sussisteva solo un'apparente sintonia in merito, che rendeva indispensabile procedere a un'analisi approfondita della natura degli accordi presi.

Esaminata in dettaglio la fattispecie, egli ha poi concluso che lo spedizioniere si era qui assunto la responsabilità del trasporto e del suo successo (pur avendolo affidato a terzi), sicché il contratto venuto in essere poteva venire considerato un contratto di trasporto ai sensi della CMR. Convenzione che doveva trovare applicazione anche per il fatto che si trattava di una spedizione a costo fisso (Fixkostenspedition), essendo i costi complessivi stati concordati prima del trasporto, senza prevedere una commissione separata per i servizi di spedizioniere e nulla mutando il fatto che oltre a essi avrebbero dovuto venire rimborsate le spese accessorie. Questa conclusione trovava per il primo giudice conferma anche nel fatto che la lettera di vettura agli atti indicava quale mittente _____ acendo così decadere la condizione essenziale per la spedizione, ossia l'agire dello spedizioniere in proprio nome per conto del committente (sentenza impugnata consid. 1.4., pag. 5 seg.).

6.2. Come appare evidente, con la sua impugnativa l'appellante contrappone una interpretazione delle norme di legge esattamente all'opposto di quella pretorile.

Con un contratto di spedizione, lo spedizioniere si impegna a organizzare, su incarico del mittente e a pagamento, il trasporto di merci che, di norma, egli non effettua in proprio, ma demanda a terzi (vetturali o vettori).

In linea di principio, un contratto di spedizione rappresenta un tipo particolare di commissione, per cui a esso trovano applicazione sia le norme della commissione (art. 425 e segg. CO) sia quelle del mandato (art. 425 cpv. 2 CO e art. 394 e segg. CO). Per quanto riguarda l'effettivo trasporto della merce, devono essere rispettate le disposizioni del contratto di trasporto (art. 440 e segg. CO e art. 439 CO), rispettivamente quelle specifiche degli art. 456 e 457 CO in caso di ricorso a un'impresa di trasporto pubblico.

Se si verifica un danno durante il trasporto, lo spedizioniere ne risponde quindi allo stesso modo del vetturale ai sensi dell'art. 439 CO in relazione con gli art. 447 seg. CO. Questa sua responsabilità è di natura causale ed è dunque indipendente da sue eventuali colpe (Von Planta/Flegbo-Berney, Comm. Romand, 2a ed., n. 20 ad art. 439): in tal modo la legge evita che il mittente sia costretto a rivolgersi al vetturale, con il quale non ha avuto alcuna relazione contrattuale, per ottenere il risarcimento di danni intercorsi durante il trasporto. Ciò non esclude ad ogni buon conto che egli risponda del danno già in virtù delle regole

sulla responsabilità per colpa (DTF 102 II 256).

Se lo spedizioniere utilizza uno spedizioniere intermedio, quest'ultimo (come persona ausiliaria) viene trattato allo stesso modo di un vettore intermedio. Lo spedizioniere risponde quindi di tutti i danni per i quali lo spedizioniere intermedio è responsabile ai sensi dell'art. 449 CO, come se egli stesso avesse agito al suo posto.

Le norme settoriali SPEDLOGSWISS costituiscono una base normativa di natura privata per i contratti di spedizione unicamente se i contraenti ne hanno pattuito l'uso (Furrer, Schweizerisches Fracht-, Speditions- un Lagerrecht, 2016, n. 1056).

6.3. La CMR non trova di principio applicazione ai puri contratti di spedizione (Herber/Piper, CMR, Internationales Strassentransportrecht, Kommentar, 1996, art. 1 n. 25; DTF 132 III 626 consid. 2.1), mentre è vincolante quando lo spedizioniere soggiace giusta l'art. 439 CO alle disposizioni sul contratto di trasporto (Klett, Haftung im Strassengüterverkehr, in HAVE 2016, pag. 111-143, pag. 118) o quando egli segue personalmente (anche per il tramite di una ditta terza a valere quale ausiliaria ai sensi dell'art. 101 CO) il trasporto (Klett, Die Haftung im internationalen Strassengüterverkehr nach CMR, in Strassenverkehr 1/2017, pag. 21).

La CMR non entra in linea di conto solo nel caso di pura esecuzione personale del trasporto con autoveicoli propri, ma anche nei casi di spedizione a costi fissi (Fixkostenspedition), che di regola deve essere pattuita prima del viaggio, o di collettame (Sammelladungspedition), nei quali lo spedizioniere agisce come trasportatore per proprio conto (Herber/Piper, op. cit., n. 31 e n. 33 ad art. 1).

Nel caso che ci occupa, il danno per il quale viene chiesto l'indennizzo si è verificato proprio durante il trasporto, sicché, in base a quanto esposto in precedenza, devono essere applicate le norme sulla responsabilità del vetturale e, di riflesso, la CMR, valida non solo per i trasporti su strada puri ma anche (fatto incontestato in questa sede) per quelli misti nella modalità Huckepack che prevede che l'automezzo venga caricato su un altro mezzo di trasporto quale il treno o, come nella fattispecie, la nave.

La stessa entra inoltre in considerazione pure per il fatto che, nonostante la definizione comune fornita dalle parti in causa di contratto di spedizione, le prove agli atti portano a concludere che sussista piuttosto un contratto di trasporto. In effetti la lettera di vettura di cui al doc. L, all. 1, indica quale mittente la ditta A_____ SA, fatto che, come ben indicato dal Pretore, contrasta con uno dei presupposti fondamentali del contratto di spedizione e cioè con la conclusione in nome proprio da parte dello spedizioniere ma per conto del mittente dei vari contratti. Che vi sia pure l'indicazione della V_____ Srl come trasportatore nulla muta poiché è incontestato che tra quest'ultima e la ditta di _____ non vi è stato mai alcun contatto diretto volto alla conclusione di un contratto.

A supporto di tale conclusione contribuisce parimenti il fatto che le fatture di AP 1 che si trovano agli atti, emesse a carico di A_____ SA per il Cassero TLC (doc. E) riportano unicamente la voce NOLI (anticipo e a saldo) senza che risulti alcun tipo di mercede per i servizi di spedizione, il che induce a concludere che i contraenti hanno concluso un contratto di trasporto a un costo fisso. Fatto confermato pure, come rettamente evidenziato dal Pretore, dall'emissione di entrambe le note già prima della consegna della merce alla destinataria.

Inoltre, non risulta essere mai stato sufficientemente allegato dalla convenuta quali compiti e mansioni essa si sarebbe assunta per essere considerata nella fattispecie uno spedizioniere e non un trasportatore.

7. In seconda battuta, l'appellante ha contestato le conclusioni pretorili a favore della legittimazione attiva dell'attrice, fondandosi sull'inapplicabilità della CMR, sul fatto che la compagnia di assicurazione non era legittimata ad agire poiché il contratto di spedizione non era un contratto a favore di terzi per cui solo il mittente avrebbe potuto farlo, sul fatto che in ogni modo la CMR non si esprime sul regresso, così che la lacuna avrebbe dovuto essere colmata con il diritto interno elvetico che prevede tale possibilità solo in caso di colpa grave (qui assente), sul fatto che anche applicando la CMR il diritto di far valere la pretesa di risarcimento doveva essere diretto nei confronti del vettore e non contro lo spedizioniere e, infine, sul fatto che la cessione di credito non avrebbe permesso all'attrice di acquisire validamente la legittimazione attiva a procedere essendo il termine di prescrizione annuale per azionare le pretese ai sensi dell'art. 454 cpv. 1 CO e 32 cpv. 1 lit. a CMR ampiamente scaduto.

7.1. Il Pretore, appurato che la CMR non indica espressamente chi ha il diritto di far valere pretese di risarcimento danni nei confronti del vetturale, ha concluso che dalle singole disposizioni della convenzione è possibile desumere che tale diritto derivante dal contratto di trasporto spetta al destinatario e al mittente (sentenza impugnata consid. 2.1.). Inoltre egli ha chiarito che la legittimazione era data anche sulla scorta dell'art. 72 LCA, applicabile anche in caso di responsabilità causale, in assenza di colpa specifica. Abbondanzialmente, la legittimazione sarebbe anche stata data, ha aggiunto, in forza della cessione di credito, lecita e valida anche in una fattispecie retta dalla CMR.

7.2. L'appellante non spiega perché la cessione di credito non sarebbe valida nel caso in disamina, per cui, già per ciò solo, le sue contestazioni cadono nel vuoto in quanto irricevibili e la legittimazione dell'attrice deve essere considerata data.

Ma anche le restanti argomentazioni risultano essere fragili e non condivisibili.

È indiscutibile che in caso di danni verificatisi durante il trasporto il diritto di chiederne l'indennizzo al vetturale spetti al mittente o al destinatario nonostante la CMR non si esprima esplicitamente in merito (Herber/Piper, op. cit., n. 30 seg. ad art. 13). D'altronde l'appellante nemmeno spiega a chi spetterebbe, se non a loro, una tale facoltà.

A questo si aggiunge che la legittimazione attiva dell'attrice è data anche in applicazione del diritto di regresso dell'art. 72 LCA, che stabilisce che il credito spettante all'avente diritto verso terzi per atti illeciti passa all'assicuratore fino a concorrenza dell'indennità da lui pagata. La norma, in effetti, risulta valida anche per i casi di responsabilità causale e in assenza di colpa (DTF 144 III 209 consid. 2 con cui è stata modificata la giurisprudenza), come lo è quello del vetturale (II CCA inc. 12.2002.119 del 1. ottobre 2003 consid. 10) e di riflesso, giusta l'art. 439 CO, dello spedizioniere in relazione al trasporto.

La legittimazione attiva di AO 1 a procedere nei confronti della convenuta è pertanto confermata.

8. Proseguendo con l'appello, la ricorrente ha criticato il fatto che non sia stata accertata dal Pretore la prescrizione delle pretese, essendo decorso il termine annuale dalla consegna della merce al destinatario ai sensi degli art. 454 cpv. 1 CO e 32 cpv. 1 lit. a CMR.

A suo dire, con il pagamento del risarcimento effettuato il 18 maggio 2013 da C_____ SA, ora AO 1, a A_____ SA, essa è subentrata nella posizione della seconda in base alle disposizioni della LCA, ma non in quella della committente rispettivamente quella della destinataria, così che il giorno del deposito dell'istanza di conciliazione del 25 luglio 2013 l'attrice non era legittimata a procedere al posto di A_____ SA. Tenuto conto che l'atto di cessione del credito da parte di A_____ SA e A_____ SA a C_____ SA, ora H_____ SA, è stato sottoscritto il 7/9 aprile 2014, l'istanza di conciliazione non ha interrotto il decorso del termine di prescrizione annuale.

Queste argomentazioni sono nuove e risultano pertanto irricevibili (art. 317 CPC). Ma sono anche errate, già solo per il fatto che l'art. 72 LCA, qui applicabile, non presuppone un atto formale di cessione del diritto, sicché questo passa automaticamente dall'avente diritto all'assicuratore.

Non risulta dunque necessario addentrarsi nell'esame della struttura societaria del gruppo A_____ e delle conseguenze di un pagamento alla holding.

9. Con l'appello è stata in seguito contestata la conclusione pretorile per la quale l'appellante avrebbe avuto una responsabilità per il danno occorso alla merce per il fatto che il vettore avrebbe dovuto sapere e quindi evitare il presunto superamento dell'altezza massima consentita per i trasporti esenti da autorizzazione. A lei incombeva unicamente l'onere di istruire e scegliere con diligenza il vettore conformemente alle norme sul mandato. Null'altro.

A tal proposito il primo giudice non avrebbe debitamente considerato che le prove agli atti dimostravano che il carico della merce è stato effettuato da A_____ SA - che ne doveva quindi essere ritenuta responsabile - e non dall'autista del mezzo pesante. Peraltro, a suo dire, dagli atti non risulterebbe dimostrato né il superamento dell'altezza di 4 m né che il danno fosse da ascrivere al passaggio sotto a un ponte e in particolare sotto quello di _____ indicato dai periti.

9.1. Partendo dal presupposto che quella a carico della convenuta è una responsabilità di tipo causale (art. 17 CMR), il Pretore ha accertato che non sussistevano nel caso specifico circostanze in grado di consentire l'esonero del vetturale da tale responsabilità. In particolare ha considerato dimostrato, sulla scorta delle risultanze della perizia giudiziaria, che i danni erano stati provocati dal passaggio dell'automezzo, la cui altezza superava di 24.5 cm quella massima di 400 cm (art. 9 LCStr) consentita per la circolazione senza autorizzazione specifica, sotto al sottopassaggio di _____ identificato dall'esperto che presentava un'altezza di 421 cm. Ciò posto, egli ha poi appurato che l'insorgere del danno era evitabile poiché il vetturale non avrebbe potuto misconoscere il divieto di circolare senza un permesso apposito e, in ogni caso, avrebbe dovuto prestare particolare prudenza prima di attraversare un sottopassaggio. Infine, il Pretore ha escluso una colpa dell'avente diritto o di terzi poiché, indipendentemente da chi avesse effettuato il carico, la responsabilità per tale operazione era da attribuire al vetturale, essendo solo lui in grado di individuare sul posto le circostanze determinanti per il carico e non potendo egli scaricarne la responsabilità su terzi e perché, nella fattispecie, era provato che le istruzioni per il carico erano state date dall'autista stesso. Senza considerare che, ad ogni modo, il problema non era risultato consistere nella modalità di carico ma nell'altezza complessiva raggiunta.

9.2. Le obiezioni dell'appellante sono in buona parte irricevibili, avendo ella ommesso di confrontarsi puntualmente con le motivazioni della sentenza (art. 311 CPC).

Esse sono nondimeno infondate anche nel merito. In effetti, il richiamo alle norme sul mandato e al mero dovere a carico della convenuta di ossequiare i principi dell'accura in eligendo e dell'accura in istruendo, non tiene conto del fatto che, come illustrato in precedenza, al caso specifico devono essere applicate le disposizioni del contratto di trasporto che prevedono, appunto, una responsabilità causale del vettore.

In base all'art. 17 cpv. 1 CMR quest'ultimo è responsabile della perdita totale o parziale o dell'avaria prodottasi tra il momento del ricevimento della merce e quello della sua riconsegna. Egli è liberato da tale responsabilità se i danni sono dovuti a colpa dell'avente diritto, a un suo ordine non dipendente dalla colpa del vettore, a un vizio improprio della merce o a circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare (art. 17 cpv. 2 CMR).

Gli stessi principi si ritrovano nelle norme sul contratto di trasporto, applicabili in virtù dell'art. 439 CO allo spedizioniere, e in particolare all'art. 447 CO.

9.2.1. Appare del tutto pretestuosa l'obiezione sollevata in merito alla mancanza della prova che il carico fosse troppo alto, rispettivamente che il danno si sia verificato a seguito dell'impatto dell'automezzo con il sottopassaggio su via _____ all'uscita di _____.

Questi fatti sono stati accertati - oltre che con la perizia di parte (che vale come tale) - dal perito giudiziario ing. _____ D _____ che, esaminati i dati disponibili, ha concluso per un'altezza totale del trasporto di 424.5 cm (relazione peritale 29 maggio 2018, pag. 4). L'appellante non spiega in maniera alcuna perché ci si dovrebbe discostare da questa risultanza (DTF 136 II 539 consid. 3.2; 133 II 384 consid. 4.2.3), basata su elementi ben precisi esposti in maniera dettagliata, coerente e lineare, per cui non vi è ragione per farlo.

Allo stesso modo, AP 1 non spiega perché non sarebbe corretto l'accertamento con il quale il perito ha appurato che dei 157 sottopassi e 35 gallerie presenti lungo il tragitto da _____ a _____, l'unico punto in cui sarebbe potuto avvenire l'impatto perché troppo basso di 3-4 cm rispetto all'altezza complessiva del camion è proprio quello del sottopassaggio al di sotto dell'autostrada, su via _____ a _____, sul quale in occasione del sopralluogo sono stati rilevati chiari segni di contatto dovuti a collisioni di carichi verosimilmente troppo alti (perizia, pag. 14) che hanno trovato un riscontro sul cassero danneggiato, ove sono stati rinvenuti residui di cemento compatibili e il cui telo di protezione presentava delle levigature in corrispondenza delle maniglie rotte (verbale di interrogatorio 5 marzo 2015 del teste _____ G _____, pag. 2).

L'ipotesi avanzata dall'appellante che il danno potesse essersi verificato solo dopo la consegna della merce al destinatario è stata formulata in maniera talmente generica e priva di riscontri oggettivi da risultare del tutto inconsistente.

9.2.2. Il carico della merce sul camion è avvenuto con la collaborazione dei dipendenti di A _____ SA (e non poteva essere altrimenti), ma seguendo le indicazioni dell'autista (verbale di interrogatorio 5 marzo 2015 del teste _____ B _____, pag. 4), che ne ha assunto dunque la responsabilità. Responsabilità che è ad ogni buon conto data per legge, in quanto l'autista deve sempre verificare, prima di mettersi in marcia, la conformità

del veicolo alle norme della circolazione; anche qualora il carico della merce venga effettuato da terzi, egli non può esimersi da questo compito e scaricarsi dalle sue responsabilità (art. 57 ONC e STF 1C_169/2014 del 18 febbraio 2015 consid. 5).

10. L'appellante ha rimproverato in seguito il Pretore per aver ammesso che l'attrice fosse riuscita a rovesciare la presunzione di cui all'art. 30 cpv. 1 CMR, poiché con la firma della lettera di vettura dopo la consegna e il pagamento del dovuto senza alcuna riserva, la merce andava considerata priva di difetto al momento del suo raggiungimento della destinazione per cui ogni possibilità di azione era estinta ai sensi dell'art. 452 cpv. 1 CO. I difetti ai ganci erano perfettamente visibili e facilmente individuabili, sicché i termine di 8 giorni fissato dall'art. 452 CO era ampiamente decorso.

Inoltre la notifica era stata fatta dal mittente e non dal destinatario della merce, nonché alla compagnia di assicurazione, e non allo spedizioniere/vettore come avrebbe dovuto, risultando dunque inefficace per entrambi i motivi.

In questo modo, AP 1 non si confronta con la sentenza impugnata (art. 311 CPC) e in particolare con la motivazione pretorile per la quale l'art. 30 cpv. 1 CMR istaura unicamente una presunzione refragabile di conformità della merce nel caso in cui il destinatario l'ha ricevuta senza accertarne lo stato in contraddittorio con il vettore o senza comunicare le sue riserve in merito al più tardi al momento della consegna ove si tratti di perdite o avarie apparenti o entro sette giorni dalla consegna per quelle non apparenti, per cui, essendo stato provato nel caso di specie che la merce era stata danneggiata, la presunzione è stata ribaltata.

La mancata verifica della conformità del carico alle norme di legge, in particolare, per quanto qui d'interesse, a quelle sulle altezze massime, costituisce a non averne dubbio una colpa grave del trasportatore. Di conseguenza l'art. 452 cpv. 1 CO non trova applicazione, così come non ha alcun influsso il decorso del termine di 8 giorni dalla consegna di cui ai cpv. 2 e 3 della stessa norma.

La censura dell'inefficacia della notifica dei danni sia perché proveniente dal mittente sia perché fatta alla compagnia assicurativa al posto che allo spedizioniere è un fatto nuovo proposto per la prima volta in questa sede e, come tale, irricevibile ai sensi dell'art. 317 CPC. Ciò posto, essa è pure da respingere in quanto errata, essendovi agli atti uno scritto email indirizzato ai referenti di AP 1 del 13 agosto 2012 con il quale erano stati resi attenti del danno incorso e delle possibili cause (doc. G).

11. Per tutto quanto precede, l'appello deve essere integralmente respinto, nei limiti della sua ricevibilità, e la sentenza di primo grado confermata. Le spese giudiziarie della procedura di seconda sede, calcolate sulla base di un valore litigioso di fr. Euro 138'869.01 (determinante anche ai fini di un eventuale ricorso al Tribunale federale), seguono la soccombenza dell'appellante (art. 106 cpv. 1 CPC).

Le spese processuali, calcolate in base agli art. 2, 7 e 13 LTG, ammontano a fr. 8'500.-. Le ripetibili, calcolate sulla base dell'art. 11 cpv. 1 e cpv. 2 lett. a RTar, tenuto pure conto delle spese e dell'IVA, sono quantificate in fr. 4'000.-.

Per questi motivi,

richiamati l'art. 106 CPC, la LTG e il RTar

decide:

-

-

Per la seconda Camera civile del Tribunale d'appello

Il presidente

Il vicecancelliere

Rimedi giuridici

Nelle cause a carattere pecuniario con un valore litigioso superiore a fr. 30'000.- è dato ricorso in materia civile al Tribunale federale, 1000 Losanna 14, entro 30 giorni dalla notificazione del testo integrale della decisione (art. 100 cpv. 1 LTF). Qualora non sia dato il ricorso in materia civile è possibile proporre negli stessi termini ricorso sussidiario in materia costituzionale (art. 113, 117 LTF). La parte che intende impugnare una decisione sia con un ricorso ordinario sia con un ricorso in materia costituzionale deve presentare entrambi i ricorsi con una sola e medesima istanza (art. 119 LTF).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.