

CORTE D' APPELLO DI CATANIA — 2ª Sezione

Note difensive

PER

La Banca Ital. di Sconto

CONTRO

Le ferrovie dello Stato

Relatore l' Ill.mo Pres. Cav. Uff. De Mercurio



CATANIA

STAB. TIP. F.LLI VIAGGIO - CAMPO

Via S. Euplio N. 7

1921

Eccellenze,

Colla conclusionale scambiata in Corte, le Ferrovie han lasciato il pesante fardello di molte delle loro caotiche e contraddittorie eccezioni. E hanno ridotto, sostanzialmente, le loro difese a questi due punti *di diritto* controversi:

1. irresponsabilità delle Ferrovie, secondo le leggi comuni, perchè il carico fu eseguito dal mittente.

2. irresponsabilità per la legislazione eccezionale di guerra.

A) Carico eseguito dal mittente.

Sostiene la controparte che in base al diritto comune, avendo il mittente eseguito direttamente il carico, le Ferrovie non sono più responsabili delle avarie subite dalla merce.

Tale teoria aveva sostenuto in Tribunale assumendo che facendosi dal mittente la richiesta del carro « senza bisogno di specificare la natura della merce che vi caricherà » l'amministrazione « ignora quale merce deve caricarsi ignora il luogo di destinazione e perciò il percorso e la durata del viaggio » (e invocava l'art. 106 delle Tariffe; assumeva inoltre che il mittente « eseguendo da sè il « carico risparmia il pagamento del diritto fisso che è il corrispettivo dovuto all'amministrazione per le dette operazioni e per la responsabilità che le deriva dal fatto di avere scelto un carro specificamente non idoneo al trasporto di quella detta merce » (e invocava l'art. 63 delle Tariffe).

L'uno e l'altro ragionamento delle ferro-

vie sono viziati, da falsi richiami di legge: il che è grave. Perchè è facile, nell'ambito della difesa, fare interpretazioni e deduzioni anche audaci, ma poggiare un argomento difensivo su una dizione infedele di un articolo di legge è temerario.

Gli argomenti avversarii per ciò cadono (e possiamo dire *caddero* perchè in Corte la parte contraria si è ben guardata dal ripresentarli) di fronte alla semplice trascrizione degli articoli delle tariffe malcautamente invocati:

« **Art. 106** *La domanda dei vagoni*
 « *occorrenti ai trasporti sarà diretta al capo*
 « *della stazione di partenza, indicando la*
 « **natura delle cose da trasporta-**
 « **re la quantità, qualità e portata dei vago-**
 « *ni che, in relazione al peso e alla qualità*
 « *delle merci da spedirsi occorrono, nonchè*
 « **la stazione destinataria** ».

(Ecco, dunque, che le Ferrovie, quando apprestano il carro, sanno e devono sapere la qualità della merce che in essa sarà caricata e la stazione di destinazione).

« **Art. 63** (Avvertenza *a*) alle Tabelle)

« Il diritto fisso comprende il carico, lo scarico e la spesa di stazione ».

(Ecco, dunque, che è una marchiana invenzione che il *diritto fisso* sia un corrispettivo oltre che delle operazioni di carico e scarico anche... « della responsabilità dipendente dalla scelta del carro »!).

*
**

Lasciate tali peregrine argomentazioni, adesso la controparte insiste nella tesi ponendola sopra un'altra piattaforma. E sfodera una vecchia teoria, discussa a proposito di ben altro, circa la vera natura giuridica della consegna dei vagoni richiesti.

Si è discusso a proposito del « procurerà » dell'art. 107 intorno all'obbligo delle ferrovie di esaudire le richieste di vagoni; si è discusso cioè se si trattasse di un obbligo o di una facoltà, di un contratto preliminare o di un progetto unilaterale, di una norma di diritto obbiettivo o di una norma di ordine puramente amministrativo interno. E se ne è discusso per sapere se al richiedente è data, in caso di mancata adesione da parte dalle Ferrovie, azione di dan-

ni o se ha diritto soltanto alla restituzione del deposito.

Ma come tutto ciò abbia a che fare nella specie non si comprende.

Vero è — e non si è contestato mai da nessuno — che il contratto di trasporto si perfeziona col rilascio della ricevuta di spedizione. Ma, una volta che il contratto esiste e fu stipulato, la applicazione dell' art. 400 Cod. Comm. ricorre sempre da chiunque sia stato eseguito il carico, perchè sia il carico eseguito dalle ferrovie o dal mittente, trattasi di semplici modalità di esecuzione preliminare a cui non corrispondono due tipi diversi di contratto — il contratto è sempre, nella sua sagoma giuridica, lo stesso.

Perchè l' art. 400 del Cod. di Comm. non dovrebbe essere applicabile al contratto di trasporto concluso a carico eseguito dal mittente?

Del resto, non solo l' art. 400 non distingue, ma ci sono **disposizioni di legge tassative che pongono a carico delle Ferrovie la responsabilità per le avarie non dipendenti dal**

carico o non aventi nesso di causalità colle operazioni di caricamento.

E ci pare peregrino dover discutere oltre di fronte a simili disposizioni.

Eccole: « **Art. 31 della C. I. di Berna:** *Le chemin de ter n'est pas responsable:*

« *3. de l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, et mentionnées dans la lettre de voiture, ont été chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire;*
 « **en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement défectueux** ».

A tale norma fa eco la nostra legge.

« **Art. 130 Tariffe.** *L'amministrazione, a meno che sia provata la sua colpa, non può essere tenuta responsabile:*

.

e) *delle avarie sopravvenute alle merci che*

in virtù delle tariffe e condizioni suddette o di accordi passati collo speditore, fossero da questi caricate a sua cura e spese, ovvero scaricate dal destinatario,

in quanto l'avaria sia dipendente dal cattivo carico ».

Or dunque, a meno che si contesti che le avarie siano *sopravvenute* (e ciò nella fattispecie sarebbe ridicolo perchè le ferrovie hanno sempre ammesso che la bagnatura avvenne durante il viaggio e non si sottrassero alla presunzione di colpa mediante il « bollettino di garanzia » e non adducono e non deducono niente in contrario) la responsabilità delle ferrovie è innegabile perchè nessun rapporto di dipendenza causale esiste tra il carico e l'avaria.

Tutto ciò nella dottrina è, diremmo quasi, elementare. (V. Calamandrei « Contratto di trasporto » pag. 206 — Marchesini « Contratto di trasporto » vol. II, pag. 53 e segg. — Pipia « Diritto Ferroviario » pag. 307).

La quistione che può sorgere - ed è prospettata in dottrina ed ha precedenti nella

giurisprudenza — è quella della colpa del mittente per avere accettato un carro con vizi e per averlo caricato. Ma essa, in tanto si prospetta, in quanto si tratti di vizi appariscibili e apparenti. Se i vizi sono occulti non se ne discute neanche ed è logico perchè, per ciò stesso, esula la colpa del mittente — a meno che il mittente non abbia rilasciato con bollettino di garanzia dichiarazione di assumere i rischi e i pericoli dei difetti del carro.

C'è della giurisprudenza che sancisce anche nel caso dei vizi apparenti e noti la responsabilità delle Ferrovie (Cass. Napoli 23 agosto 1918 Giur. It. I, 1, 1041).

A. Napoli 9 dicembre 1918 Giur. It. I, 2, 79 Riv. Dir. Comm. 153.

Cass. Firenze 15 settembre 1913 Riv. Dir. Com. 1914, 89.

C'è della giurisprudenza che in caso di vizi pure visibili ma non rilevati afferma ancora la responsabilità, almeno parziale delle ferrovie (Cass. Torino, 14 novembre 1916 Giur. Ital. I, 1, 36 - Foro Ital. 450 - Cass. Torino 18 giugno 1917 Giur. It. I, 1, 1249).

C'è della giurisprudenza che per avere il mittente accettato carri visibilmente difettosi esonera completamente le Ferrovie da responsabilità; ma ciò o quando si tratta di binari raccordati e in base a un articolo speciale del contratto per binari di raccordo (es. la sentenza 12 febr. 1917 della Cass. Firenze Giur. It. I, 1, 1152 *già invocata dalla controparte*), o quando risulti che il mittente ebbe conoscenza del difetto (es. la sentenza 5 luglio 1919 della Cass. Napoli Rep. Giur. It. 1919 pag. 311 n. 65).

Ci sono in altri termini, sempre in rapporto al diritto comune, due teorie estreme e una intermedia:

la teoria estrema che non esonera in nessun caso le Ferrovie da responsabilità; l'altra teoria estrema, del resto senza seguito e senza recenti precedenti giurisprudenziali (a meno che concorra l'estremo del contratto di binario raccordato) che esonera le Ferrovie da responsabilità per tutti i vizi visibili; la teoria intermedia che esonera le ferrovie da responsabilità solo quando i vizi visibili siano noti

o facilmente conoscibili al mittente che eseguì il carico.

Ma una teoria che in base alle norme di diritto comune ponga a carico del mittente la responsabilità per vizi non apparenti **non esiste.**

B) Legislazione eccezionale.

Ci siamo occupati, finora, di diritto comune.

Veniamo ora alla legislazione di guerra.

La giurisprudenza in questo campo è copiosissima. La applicazione del decreto 15 aprile 1915 n. 672 ha dato luogo a un numero imponente di giudicati. Ci sono state delle tendenze assolutiste; c'è stata infine la Cass. Romana, anche a sezioni unite, (vedi sentenza 20 febbraio 1919 Giur. It. I, 1, 223) che ha dettato la razionale interpretazione ormai universalmente accolta: la spedizione « a rischio e pericolo del mittente » importa non una presunzione assoluta di irresponsabilità, ma una inversione dell'onere di prova, cioè la presunzione *iuris tantum* di irresponsabilità.

Ma tutto ciò non ci riguarda.

Perchè si invoca il R. decreto 15 aprile 1915? Questo è importante stabilire.

Se lo si invocasse, come in un primo momento parve che volesse fare la controparte, per dire che le spedizioni venivano accettate « a tutto rischio e pericolo del mittente » esatto è il rilievo da noi opposto che cioè esso non è applicabile alla spedizione in esame che non interessò la zona di guerra.

Il decreto 15 aprile 1915 non dispose direttamente che tutte le spedizioni si intendessero fatte a rischio e pericolo del mittente, ma facultò il Comando Supremo e per sua delegazione la Direzione dei trasporti a disporre in tali sensi.

Or appunto la Direzione dei Trasporti, dopo avere con proclama 29 maggio 1915 stabilito in tal senso, con successivo proclama del 28 settembre 1915 restrinse la limitazione alle spedizioni in partenza, in arrivo e in transito per stazioni situate su territori dichiarati in istato di guerra, e tale limitazione mantenne con altro proclama dell'8 novembre (V. in proposito sentenza questa Corte 11 febbraio

1921 Foro Civ. 76 e la sentenza della Suprema Corte su citata) nel quale anzi espressamente fu soggiunto: « *i trasporti non interessanti territori in zona di guerra vengono accettati alle condizioni normali* ».

Dunque nella specie non è sotto questo punto di vista che la quistione va esaminata. E ciò del resto riconosce la controparte che non fa richiamo a tale principio.

E allora perchè si invoca il R. Decreto 15 aprile 1915?

Perchè, ci dice la controparte nella sua comparsa, l'Amm.ne in virtù del proclama 8 novembre 1915 dipendente da tale decreto fu « facultata ad adoperare carri aperti anzichè chiusi e ciò anche per i trasporti che normalmente vengono eseguiti in carri chiusi ».

Ma, giustamente rilevò il Tribunale, questo caso nella specie non ricorre: qui non si fa torto alle ferrovie di aver fornito carro aperto in luogo di carro chiuso.

Se ciò avessero fatto, il mittente poteva rifiutarlo e, accettandolo, assumeva su di sè i rischi per le avarie. L'Amm.ne invece non si

valse della facoltà che le proveniva dal proclama 8 novembre 1915 e quindi vien meno per ciò stesso l'ipotesi che renda applicabile tale proclama.

E allora ?

Allora la controparte, tira un salto indietro e va a pescare il R. Decreto 25 giugno 1905 n. 369^x per il quale le Amministrazioni Ferroviarie, in caso di mobilitazione erano autorizzate anche a ritardare le prescritte visite e prove del materiale rotabile... *rispetto a termini regolamentari.*

x emanato forse in occasione della guerra Libica

Già, ma se si diceva che era lecito violare i termini regolamentari delle visite del materiale non si diceva che fosse lecito violare i diritti dei singoli.

Anzi è chiaramente ed espressamente detto in quel decreto che esso autorizzava le ferrovie al ritardo delle visite soltanto « a deroga delle vigenti disposizioni sulla polizia, sicurezza e regolarità delle strade ferrate »; quindi non derogava alle leggi riguardanti i contratti di trasporto ed i diritti dei contraenti.

E, per di più quel decreto fu appunto a-

brogato dal decreto del 15 aprile 1915 che così si esprime: « a deroga di qualsiasi precedente legge, regolamento, istruzione e consuetudine ». Ed è tanto vero che fu abrogato per quanto il decreto del 4 marzo 1920 che estese gli effetti di quello 15 aprile 1915 a un anno dopo la pace, stabilì espressamente (allo art. 1) essere l'Amministrazione Ferroviaria facultata a ritardare le prescritte visite periodiche al materiale. Il bisogno dell'art. 1 non ci sarebbe stato se il legislatore avesse ritenuto vigente il conforme par. 3 del decreto n. 369.

Ma quest'ultimo decreto, come la parte avversa ha dovuto riconoscere e come è ovvio, non ha applicabilità nella specie perchè il contratto fu stipulato ed eseguito prima che esso entrasse in vigore.

Onde, riassumendo: 1. per diritto comune la responsabilità delle Ferrovie non vien meno per il solo fatto del carico eseguito dal mittente perchè ciò è escluso dalla lettera della Convenzione di Berna (art. 31) e delle Tariffe (art. 130); non può venir meno o essere attenuato da concorso di colpa perchè trattasi di

vizio non apparente (come si fa ad accorgersi che la imperiale sia bucata? a scartare l'ipotesi contraria basta il fatto che il rappresentante delle Ferrovie non ne fece cenno nel verbale di verifica e che l'impiegato che compilò la parte 1. attribuì l'avaria ad altre cause).

2. della legislazione speciale può solo avere astrattamente applicazione la norma con cui le Ferrovie erano autorizzate a fornire carri aperti in luogo di chiusi. Ma in concreto non essendosi le Ferrovie valse di tale facoltà, e non contestandosi di responsabilità per aver fornito carro aperto anzichè chiuso, la norma relativa non può esplicare pratica efficacia nella presente controversia.

Catania 25 Novembre 1921.

Avv. Antonino Isola