

N. R.G. 1596/2017



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
CORTE DI APPELLO DI FIRENZE
SEZIONE II CIVILE

La Corte di Appello di Firenze, Sezione Seconda Civile , in persona dei Magistrati:

| | |
|--------------------------------|----------------------|
| dott. Simonetta Afeltra | Presidente |
| dott. Maria Teresa Paternostro | Consigliere |
| dott. Cristina Reggiani | Consigliere relatore |

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile di II Grado iscritta al n. r.g. **1596/2017** promossa da:

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL (C.F. 00875840498) **in proprio e quale agente raccomandatario della M/n MSC "PILAR" al porto di Livorno in data 26 giugno 2012 e quindi rappresentante processuale ex art. 288 Cod. Nav. dell'armatore-vettore Mediterranean Shipping Company SA**, con il patrocinio dell'avv. MERTOLI PIETRO e dell'avv. SENNA CRISTIANA (SNNCST83T47B354B) ; **RICCOMAGNO MARIO** (RCCMRA48L13D969L) ; elettivamente domiciliato in presso il difensore avv. MERTOLI PIETRO

APPELLANTE

contro

AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE S.A (C.F. 12234810153), con il patrocinio dell'avv. RIDOLFI NICOLA e dell'avv. MACCIONI VALTER (MCCVTR60R09E625Z) VIA PIERONI 26 57123 LIVORNO; elettivamente domiciliato in VIA DIAZ 47 48121 RAVENNA presso il difensore avv. RIDOLFI NICOLA

APPELLATO

AVVERSO

la sentenza n.414/2017 emessa dal Tribunale di Livorno

CONCLUSIONI

All'udienza collegiale del 12/6/2019 la causa veniva posta in decisione sulle seguenti conclusioni:



per la parte appellante: “Voglia la Ecc.ma Corte d'Appello di Firenze, in totale riforma della sentenza del Tribunale di Livorno n. 414/2017, pubblicata in data 24 aprile 2017, ed in accoglimento dei motivi esposti, contrariis reiectis: - quanto alla pronuncia nei confronti di Agenzia Marittima Aldo Spadoni Srl accertare che essa è stata pronunciata nei confronti di un soggetto non evocato da AXA Corporate Assurance SA – Rappresentanza per l'Italia, in persona del legale rappresentante pro tempore e, per l'effetto, correggere la sentenza sul punto dichiarando che essa è resa nei confronti di Agenzia Marittima Spadoni Srl in qualità di agente raccomandatario della M/n "PILAR" al porto di Livorno in data 26 giugno 2012 (e quindi rappresentante processuale ex art. 288 Cod. Nav. dell'armatore vettore Mediterranean Shipping Company SA) - respingere integralmente la domanda di AXA Corporate Assurance SA – Rappresentanza per l'Italia, in persona del legale rappresentante pro tempore, in accoglimento di uno o più dei motivi di impugnazione portati nel presente atto; - in subordine, ridurre la condanna dell'esponente al 30% dell'importo capitale e oneri accessori reclamato da AXA Corporate Assurance SA – Rappresentanza per l'Italia, in persona del legale rappresentante pro tempore. Con vittoria delle spese, dei diritti e degli onorari di giudizio, ovvero comunque del compenso professionale comprese tutte le attività, le anticipazioni e gli oneri accessori, nonché gli oneri previdenziali e fiscali nella misura della legge. Con salvezza di ogni diritto.”

per la parte appellata: Voglia l'Ecc.ma Corte di Appello di Firenze, rigettare l'appello promosso da Agenzia Marittima Aldo Spadoni S.r.l. quale rappresentante processuale di Mediterranean Shipping Company S.A. ex art. 288 cod. nav. avverso la citata sentenza n. 414/2017 del Tribunale di Livorno, con conferma della sentenza di primo grado, con vittoria delle spese di entrambi i gradi di giudizio.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1.L'Agenzia Marittima Aldo Spadoni srl (di seguito “Agenzia”), in proprio e quale agente raccomandatario della M/n MSC “PILAR” al porto di Livorno, in data 26 giugno 2012, e quindi rappresentante processuale ex art. 288 Cod. Nav. dell'armatore-vettore Mediterranean Shipping Company SA (di seguito MSC), ha proposto appello avverso la sentenza n. 414/2017, con la quale il Tribunale di Livorno la condannava a pagare a Axa Corporate Solution Assurance SA (di seguito “Axa”) la somma di € 8.426,00 oltre interessi e spese legali.

2. Axa aveva agito, nei confronti di Agenzia, a titolo di surroga nei diritti spettanti alla Granfrutta Zani soc. coop (di seguito Granfrutta), per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore marittimo responsabile della parziale avaria del carico di frutta fresca nel tragitto dal Cile all' Italia.

Axa, a giustificazione della propria legittimazione ad agire, allegava all'atto introduttivo del giudizio la polizza assicurativa, stipulata con Granfrutta, e l'atto di quietanza che documentava la liquidazione



dell'indennizzo in favore dell'assicurata.

3. Il Tribunale - premesso in fatto che dagli atti emergeva che Granfrutta aveva stipulato un contratto di trasporto di un carico di frutta (Kiwi) dal Cile in Italia con Overseas Transport Co. Ltd, contratto rappresentato dalla polizza di carico n.OTCS12199730, datata San Antonio 12/5/2012, e che quest'ultima società aveva affidato poi il trasporto alla compagnia di navigazione MSC, (rappresentata ex art. 288 Cod.Nav. dall'Agenzia), che emetteva nei confronti della Overseas la relativa polizza di carico SeaWaybill n. MSCUT6342517, superate le eccezioni sollevate dalla convenuta di difetto di giurisdizione, di decadenza, di difetto di legittimazione attiva di Axa, di difetto di rappresentanza processuale dell'Agenzia - accertava la fondatezza della pretesa attrice, perché provata nell'*an* e nel *quantum* sulla base di perizia stragiudiziale eseguita da tecnici assicurativi nel contraddittorio di tutte le parti interessate.

4. Con l'atto di gravame parte appellante lamentava che:

a) la sentenza era affetta da errore materiale perché nel dispositivo la condanna era stata pronunciata nei confronti dell'Agenzia senza specificare che la stessa era in giudizio nella qualità di raccomandataria della m/n MSC "PILAR", ai sensi dell'art. 288 Cod.Nav.;

b) l'attrice, in surroga di Granfrutta, aveva agito in via extracontrattuale nei confronti della società che aveva effettuato il trasporto, ma ciò avrebbe presupposto che il proprietario della merce avesse dimostrato la violazione da parte del vettore/armatore del principio del *neminem laedere*. Nel caso di specie, invece, vi sarebbe stata una semplice violazione contrattuale connessa agli obblighi propri del vettore. Richiamava Cass. nn.17384/2007 e 1312/2005;

c) il primo giudice non aveva applicato, in modo corretto, al caso di specie, la disciplina della decadenza.

Infatti, Axa e Agenzia avevano concluso un accordo per la proroga di tre mesi del termine di decadenza (di un anno) per il promovimento dell'azione risarcitoria, che altrimenti sarebbe scaduto il 24/6/2013. Quindi lo stesso era prorogato al 23/9/2013, mentre l'atto introduttivo del giudizio fu notificato il 22/11/2013.

Il Tribunale avrebbe quindi errato, ritenendo, invece, che non operasse il termine di decadenza stabilito dall'art. 3.6 delle Hague Rules (Convenzione di Bruxelles del 1924) richiamato anche dalla polizza SeaWaybill n.MSCUT6342517 alla clausola 5.1b, trattandosi di convenzione stipulata *inter alios*, non opponibile alla Granfrutta estranea al contratto di trasporto intervenuto tra Overseas e MSC.

Le argomentazioni del Tribunale avrebbero prestato il fianco a due censure. La prima riguardava il



fatto che avrebbero dovuto trovare applicazione nel caso di specie le Regole de L'Aja (così denominati i Protocolli di Bruxelles modificativi e integrativi della Convenzione di Bruxelles del 1924) anche in forza del richiamo contenuto nella clausola 5.3b del contratto intercorso tra Granfrutta e Overseas (polizza n. OTCS12199730), contratto dal quale AXA aveva preso le mosse per l'instaurazione del presente giudizio. In secondo luogo l'accordo intervenuto tra Axa e MSC, di proroga del termine di decadenza, integrava gli estremi di un comportamento concludente, che rivelava come le parti fossero concordi nell'applicare al loro rapporto la convenzione di Bruxelles del 1924 (ovvero le Regole de L'Aja).

Il Tribunale, di fronte a tale fatto, non avrebbe potuto applicare la disciplina generale di cui all'art. 2947 c.c., anche perché comunque avrebbe dovuto prevalere la disciplina speciale dettata dagli artt. 422 e 438 del Cod.Nav., che prevedono il termine di prescrizione annuale per tutte le azioni che riguardano il trasporto di cose che hanno inizio o termine fuori dall'Europa. In senso conforme sarebbero gli arresti della S.C. nn. 1378/1960 e 5121/1983;

d) il Tribunale avrebbe riconosciuto il diritto di Axa di ricevere il rimborso integrale dell'indennizzo corrisposto a Granfrutta nonostante, in presenza di una coassicurazione e in assenza di delega della altre compagnie coassicuratrici, il diritto di Axa dovesse essere limitato alla quota di sua partecipazione pari al 30% ;

e) la domanda di Axa sarebbe stata inammissibile, poiché l'Agenzia, in qualità di raccomandataria ex art. 288 Cod. Nav. di MSC, non avrebbe avuto la rappresentanza processuale del vettore in relazione ad una domanda di risarcimento danni per fatto illecito del vettore. Citava, a conforto di tale tesi, giurisprudenza di merito.

5. Si costituiva Axa Corporate Solutions Assurance SA – Rappresentanza per l'Italia, la quale contestava la fondatezza dell'appello. Confermava l'esistenza di un errore materiale nel dispositivo della sentenza gravata, ma evidenziava che lo stesso era stato influente, dal momento che MSC aveva corrisposto il dovuto e, quindi, era chiaro alle parti che la condanna era stata pronunciata nei confronti dell'Agenzia non in proprio, ma nella qualità di raccomandataria di MSC. Il primo giudice aveva correttamente accertato, sulla base delle prove offerte da Axa, che vi erano i presupposti della responsabilità extracontrattuale in capo al vettore MSC, per aver quest'ultimo staccato l'allacciamento del container, dove era stipata la frutta, alle linee elettriche durante tutta la durata delle operazioni di trasbordo al porto di Balboa (Panama); ciò aveva determinato l'interruzione del flusso di aria fredda che garantiva la conservazione della merce trasportata.

Quanto all'eccezione di decadenza, rilevava che l'accordo intervenuto tra Axa ed MSC, sulla proroga



del termine per il promovimento dell'azione, era stato il frutto di un errore di Axa, che, in un primo tempo, aveva creduto che tra Granfrutta e MSC ci fosse un contratto di trasporto. In assenza di qualsiasi convenzione tra Granfrutta e MSC, l'azione da promuovere era esclusivamente quella ex art. 2043 c.c., sottoposta all'ordinario termine quinquennale di prescrizione. Quanto poi all'applicazione del Cod. Nav., evidenziava che gli artt. 419-438 Cod. Nav. riguardavano soli i soggetti legati da rapporto contrattuale e parimenti gli arresti della S.C., citati da controparte, presupponevano l'esistenza tra le parti di un rapporto contrattuale, assente nel caso di specie.

Con riferimento all'eccepiteo parziale difetto di legittimazione della medesima compagnia, evidenziava che l'art. 10 della polizza prevedeva una delega ad Axa da parte delle coassicuratrici. Infine, con riferimento al difetto di legittimazione passiva dell'Agenzia, in caso di azione per responsabilità extracontrattuale, citava giurisprudenza di merito (Corte d'Appello di Bologna), che affermava la sussistenza di detta rappresentanza nell'ipotesi in cui il raccomandatario "*interviene a tutela degli interessi del proprio rappresentato in relazione ad un fatto illecito attribuito allo stesso*", come era avvenuto nel caso di specie. L'Agenzia aveva, infatti, intrapreso una serie trattative con Axa nei mesi successivi alla verifica del danno e, proprio in veste di agente di MSC e in nome e per conto di quest'ultima, aveva addirittura concesso ad AXA una proroga trimestrale del termine, in relazione a questa specifica azione risarcitoria. La stessa non avrebbe, quindi, potuto negare il proprio potere di rappresentanza.

Insisteva, pertanto, nella conferma della sentenza gravata.

6. Acquisito il fascicolo di ufficio del procedimento di primo grado, la causa era trattenuta in decisione all'udienza collegiale del 12/6/2020, sulle conclusioni delle parti, precisate come in epigrafe trascritte e decisa nella camera di consiglio dell'8/1/2020.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. L'appello è da ritenersi meritevole di accoglimento, per i motivi ed alla stregua delle considerazioni di seguito svolte.

La Corte ritiene che la doglianza riassunta sub c), avente ad oggetto l'eccezione di decadenza, abbia portata assorbente e risulti fondata.

1.1 In fatto, dalla concorde narrazione della vicenda contrattuale compiuta dalla parti e dai documenti in atti, emerge che nel maggio 2012 la Granfrutta Zani Soc. Coop, assicurata Axa, acquistò dalla Frutera San Fernando S.A. (Cile) una partita di kiwi freschi (cfr. fattura n. 50514 del 19.5.2012). Il 19/5/2012, il container refrigerato n. MSCU748235-9, contenente il summenzionato carico, fu



imbarcato a San Antonio (Cile) sulla M/n “MSC TAMARA”, con destinazione Livorno, come da polizza di carico n. OTCS12199730 datata San Antonio 19.5.2012. Sebbene il contratto di trasporto - rappresentato dalla suddetta polizza- fosse stato concluso tra la Granfrutta Zani Soc. Coop e la Overseas Transport Co. Ltd., l’intera operazione di trasporto fu da quest’ultima affidata al vettore MSC Mediterranean Shipping Company S.A., che curò ogni singolo aspetto del viaggio del container refrigerato n. MSCU748235-9 dal Cile al porto di Livorno, in base al contratto di trasporto risultante dalla polizza di trasporto n.MSCUT6342517.

All’arrivo presso i magazzini della ricevitrice, questa constatò che parte della frutta era giunta anzi tempo a maturazione e, espletata istruttoria tramite perito assicurativo nel contraddittorio delle parti coinvolte, si accertò che al container, dove era stipata la frutta, durante le operazioni di trasbordo nel porto di Balboa (Panama), non era stata garantita la corretta erogazione di aria fredda con conseguente innalzamento della temperatura. Pertanto Axa, liquidato alla ricevitrice, Granfrutta Zani Soc. Coop, un indennizzo di € 8.426,00 per la perdita di parte del carico assicurato, si è surrogata fino a concorrenza di tale importo nei diritti della stessa nei confronti del vettore marittimo responsabile del danno e, precisamente, nei confronti del suo raccomandatario, Agenzia Marittima A. Spadoni srl.

Non è contestato, inoltre, che Axa concluse con il raccomandatario del vettore MSC, l’Agenzia odierna appellante, un accordo avente ad oggetto la proroga di tre mesi del termine di decadenza di un anno per il promovimento dell’azione risarcitoria nei confronti del vettore, responsabile del danno, termine stabilito dalla Convenzione di Bruxelles del 1924, come modificata dal Protocollo di Bruxelles del 23/2/1968 (c.d. Regole de L’Aja), - disciplina richiamata, peraltro, da entrambe le polizze di trasporto sopra menzionate - che il termine annuale sarebbe scaduto il 24/6/2013 e che, in forza di tale accordo, lo stesso era stato prorogato al 23/9/2013. Il presente giudizio in primo grado fu introdotto da Axa con atto di citazione notificato il 22/11/2013.

1.2 Sulla base di tali premesse in fatto, si contrappongono le due prospettazioni delle parti in causa:

i) quella dell’Agenzia appellante, secondo la quale Axa sarebbe decaduta dall’azione in forza della normativa internazionale in vigore, peraltro richiamata da entrambi le polizze, che documentano i due contratti di trasporto oggetto di causa; normativa che detterebbe una disciplina unitaria relativa alla responsabilità del vettore, sia essa contrattuale sia essa extracontrattuale, e che Axa aveva riconosciuto applicarsi al caso di specie in ragione dell’accordo di proroga del termine, concluso con il raccomandatario;

ii) quella di Axa - alla quale ha aderito il giudice di primo grado - secondo la quale dal momento che, tra il vettore, che di fatto effettuò il trasporto della merce via mare, e Granfrutta non sarebbe intercorso



alcun negozio, a quest'ultima, e quindi ad Axa (che ha agito in via surrogatoria) non sarebbe opponibile la disciplina convenzionale, che regola i rapporti solo tra i due vettori. Conseguentemente Granfrutta e Axa avrebbero potuto agire nei confronti del vettore effettivo solo ex art. 2043 c.c. in ragione del danno subito alla proprietà, verificatosi per negligenza di quest'ultimo, azione non soggetta al termine di decadenza previsto dalla normativa internazionale.

La Corte non condivide la soluzione propugnata dal primo decidente, non ritenendola conforme né ai principi civilistici, di portata generale, elaborati dalla S.C. in tema di contratto di trasporto e sub-trasporto, né alla disciplina internazionale dettata in materia di trasporto marittimo, richiamata da parte appellante.

1.2.1 Sotto il primo profilo, non v'è ragione, infatti, per non ritenere applicabili i principi elaborati dalla S.C. in materia di trasporto terrestre, che possono tranquillamente valere anche per il trasporto marittimo, venendo in rilievo la disciplina generale del contratto di trasporto, dettata dal codice civile, in base alla quale tale contratto è concepito come contratto a favore del terzo, stipulato tra mittente e vettore, con esclusione del destinatario/beneficiario.

Nel caso di specie, dalla polizza di carico n. OCTS12199730 del 19/5/2012 emergono chiaramente i nomi del mittente, del vettore, e del ricevente oltre che il luogo della consegna, il porto di Livorno e, infine, l'oggetto del trasporto via nave, i containers contenenti la frutta, precisamente identificati con un codice alfanumerico. Il possesso di tale polizza costituisce titolo per il ritiro del carico.

Come chiarito, il vettore indicato in detta polizza, la Overseas Transport Company, non eseguì materialmente il trasporto via mare, che fu affidato da quest'ultima società ad altro vettore, la Mediterranean Shipping Company SA, che a sua volta emise altra polizza di carico, la n. MSCUT6342517, dove era dettagliatamente descritta la merce trasportata nei containers, sempre identificati con i medesimi codici alfanumerici. Tale polizza indicava esclusivamente il luogo di destinazione del carico, il porto di Livorno, e il raccomandatario della MSC presso detto porto, l'Agenzia Marittima A.Spadoni srl.

E' all'evidenza che i due contratti di trasporto, rappresentati dalle polizze di carico sopra descritte, erano strettamente collegati e che il possesso della prima polizza, contenente l'esatta descrizione del carico, doveva consentire al ricevente di ritirare la merce trasportata dal secondo vettore, diverso rispetto a quello indicato nella medesima.

Pertanto, il contratto di trasporto, concluso tra i due vettori, può essere tranquillamente qualificato come un contratto di sub-trasporto in favore del terzo, che è il ricevente/destinatario indicato nella



prima polizza, identificabile e identificato, all'atto della consegna della merce, grazie al possesso, appunto, della polizza, che conteneva la descrizione della merce trasportata.

Tale negozio, come già anticipato, rientra nello schema tipico del contratto di trasporto, costruito, nella disciplina del nostro codice civile, come contratto a favore del terzo, con la conseguenza che il destinatario, ai sensi dell'art.1689 c.c., una volta che abbia approfittato di detto contratto (vedi art. 1411/III c.c.), chiedendo la consegna della merce, può esercitare i diritti nascenti dal contratto di trasporto. (cfr. Cass.n.14665/2015 in materia di trasporto terrestre: *“qualora il vettore abbia affidato di sua iniziativa l'esecuzione totale o parziale del trasporto di cose ad altro vettore - che viene così ad assumere la qualifica di subvettore - rimane integra in relazione al contratto di subtrasporto la costruzione dello stesso in termini di contratto a favore di terzi. Ne deriva che il destinatario, quale beneficiario del contratto, è legittimato ad esercitare nei confronti del subvettore diritti derivanti dalla sua sostituzione al mittente, compreso quello di esigere il risarcimento del danno per la perdita o l'avaria delle cose trasportate”*.)

Granfrutta, destinataria della merce, poteva dunque agire in via contrattuale nei confronti del sub-vettore, MSC, per i danni alla merce trasportata derivati dalla violazione degli obblighi di custodia e conservazione dell'integrità del carico gravanti sul sub-vettore, azione contrattuale sottoposta al termine di decadenza annuale - suscettibile di essere prorogato su accordo delle parti, come avvenne nel caso di specie - previsto dal medesimo contratto e più in generale dalla disciplina internazionale dettata dalla Convenzione di Bruxelles del 1924.

1.2.2 Sotto il secondo profilo, una volta ricondotta l'intera vicenda nell'ambito della fattispecie negoziale del contratto di trasporto, viene chiaramente in rilievo la disciplina internazionale in materia di trasporto marittimo su polizza di carico, dettata dalla Convenzione di Bruxelles del 1924, come modificata dai Protocolli di Bruxelles del 23/2/1968 e del 21/12/1979, regolarmente ratificati dall'Italia.

La Convenzione prevede all'art.3.6 che *“In ogni caso il vettore e la nave saranno esonerati da ogni responsabilità per perdite o danni se non sarà promosso giudizio entro un anno dopo la consegna della merci o la data in cui le merci avrebbero dovuto essere consegnate”*.

Il Protocollo del 23/2/1968 ha integrato tale Convenzione con l'introduzione dell'art. 4 bis, che, al primo comma, prevede che gli esoneri e i limiti previsti dalla Convenzione siano applicabili a qualsiasi azione contro il vettore per perdita o danni alle merci, oggetto di un contratto di trasporto, sia che l'azione sia fondata su responsabilità contrattuale, sia che sia fondata su responsabilità extracontrattuale.



Con tale integrazione si è chiaramente voluta assicurare una disciplina uniforme e certa all'intera dinamica del rapporto di trasporto su polizza di carico, evitando che le tutele predisposte in favore del vettore potessero essere eluse.

Con particolare riferimento al caso di specie, la ratio della modifica normativa è diretta proprio ad evitare che, non tempestivamente promossa a termini di normativa internazionale l'azione per responsabilità contrattuale nei confronti del vettore, possa poi darsi corso ad un'azione extracontrattuale nei suoi confronti, svincolata da detto termine stringente.

Per tali ragioni deve, quindi, ritenersi fondata l'eccezione di decadenza sollevata dalla società appellante rispetto all'azione di responsabilità proposta da Axa, in via surrogatoria dei diritti facenti capo a Granfrutta in dipendenza del trasporto oggetto di assicurazione, anche se Axa ha qualificato detta azione come diretta a far valere la responsabilità extracontrattuale del vettore.

Le superiori conclusioni esimono questa Corte dall'affrontare le altre questioni agitate dalle parti.

2. In accoglimento dell'appello e in riforma della sentenza gravata deve dichiararsi che Axa è decaduta dall'azione per violazione del termine annuale previsto dalla Convenzione di Bruxelles del 1924, come prorogato in forza dell'accordo intervenuto tra le società in causa.

Ai sensi dell'art. 336 c.p.c. deve procedersi a disciplinare le spese processuali di entrambi i gradi del giudizio, che, in applicazione del principio della soccombenza, devono gravare in capo ad Axa nella misura liquidata in dispositivo in base ai medi tariffari parametrati al valore della controversia (€ 8.400,00).

P.Q.M.

La Corte di Appello di Firenze, definitivamente pronunciando, disattesa ogni contraria domanda, eccezione, istanza e deduzione, sull'appello proposto da Agenzia Marittima Aldo Spadoni srl avverso la sentenza n.414/2017 emessa dal Tribunale di Livorno, così provvede:

in accoglimento dell'appello e in riforma della sentenza gravata, dichiara Axa Corporate Solutions Assurance SA- Rappresentanza per l'Italia decaduta dall'azione nei confronti di Agenzia Marittima A. Spadoni srl, nella qualità di raccomandataria della M/n MSC Pilar.

Condanna parte appellata a rifondere a parte appellante le spese di entrambi i gradi del giudizio che liquida, con riferimento al primo grado, in € 4.835,00 per compensi e con riferimento al grado di appello in € 3.777,00 per compensi ed € 382,00 per esborsi, oltre rimborso forfetario spese generali al 15% e oneri accessori.



Così deciso nella camera di consiglio dell'8/1/2020 dalla Corte di Appello di Firenze su relazione della dott.ssa Cristina Reggiani.

Il Consigliere relatore ed estensore
dott. Cristina Reggiani

Il Presidente
dott. Simonetta Afeltra

Nota

La divulgazione del presente provvedimento, al di fuori dell'ambito strettamente processuale, è condizionata all'eliminazione di tutti i dati sensibili in esso contenuti ai sensi della normativa sulla privacy di cui al D. Lgs. 30 giugno 2003, n. 196 e successive modificazioni

