



Repubblica Italiana
In nome del Popolo Italiano
LA CORTE DI APPELLO DI GENOVA
Sezione Prima Civile

riunita in camera di consiglio e così composta

Dott.ssa Leila Maria Sanna	Presidente
Dott.ssa Marina Aicardi	Consigliere
Dott.ssa Rosella Silvestri	Consigliere rel.

ha pronunciato la seguente

S E N T E N Z A

nella causa n. 273 / 2019 R.G. promossa da
GENERALI ITALIA S.P.A. e ALLIANZ GLOBAL CORPORATE E SPECIALTY S.E.
rapp. e difeso dall'Avv.to GHELARDI MARCELLO unitamente a Gaetana Elisabetta
Paterna e Andrea Facco presso il cui studio sono elett. dom. per delega in atti e con
domiciliazione telematica

PARTE APPELLANTE

nei confronti di

VISENTINI GIOVANNI TRASPORTI FLUVIOMARITTIMI S.R.L. rapp. e difesa
dall'avv.to LOPEZ DE GONZALO MARCO unitamente all'Avv. Aldo Mordiglia e
all'Avv. Filippo Pellerano presso il cui studio è elett. dom. per delega in atti e con
domiciliazione telematica

PARTE APPELLATA

CONCLUSIONI delle PARTI

PARTE APPELLANTE

“ Voglia la Corte d'Appello Ecc.ma -ogni contraria istanza, eccezione e deduzione reietta ed in integrale riforma della sentenza n. 195/2019 resa fra le parti in epigrafe dal Tribunale di Genova in data 22 gennaio 2019 e pubblicata in pari data- condannare la VISENTINI GIOVANNI TRASPORTI FLUVIOMARITTIMI S.r.l., sedente ed in persona come in atti, a rimborsare alle conchiudenti GENERALI ITALIA S.p.A. e ALLIANZ Global Corporate & Specialty S.E., sedenti ed in persona come in atti, la somma da ciascuna di esse corrisposta alla SMIT SALVAGE B.V. in dipendenza dei fatti di cui in premesse od altra somma di giustizia meglio vista.

Con la rivalutazione e gli interessi legali -calcolati ex art. 1284, comma quarto, cod. civ.- ovvero il risarcimento del danno da mancato pagamento ex art. 1224, comma secondo, cod. civ. e gli interessi sugli interessi dalla data della domanda.

Vinti compensi e spese di entrambi i gradi del giudizio oltre accessori come per legge.

In via istruttoria si ripropongono le istanze formulate in primo grado nella memoria ex art. 183, comma sesto, n. 2, c.p.c. datata Genova, 16 gennaio 2017 che qui di seguito si ritrascrivono e, pertanto le sopraindicate appellanti:

a) chiedono ammettersi la prova per testi sui seguenti capitoli:

1) «Vero che la S.p.A. GENERALI ITALIA ha corrisposto alla SMIT SALVAGE B.V. la somma complessiva di € 4.800.000,00 quale quota a proprio carico -ai sensi del riparto di coassicurazione- dell'ammontare del compenso di salvataggio concordato in via transattiva con i predetti soccorritori, come da copia dei bonifici 6 maggio 2015 e 22 maggio / 1° giugno 2015 in atti, da rammostrarsi al teste [doc.ti n. 20 e 21 GENERALI-ALLIANZ]»,

2) «Vero che la ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY S.E. ha corrisposto alla SMIT SALVAGE B.V. la somma di € 1.200.000,00 quale quota a proprio carico -ai sensi del riparto di coassicurazione- dell'ammontare del compenso di salvataggio concordato in via transattiva con i predetti soccorritori, come da copia della disposizione di bonifico 12 maggio 2015 in atti, da rammostrarsi al teste [doc. n. 22 GENERALI-ALLIANZ]»,

3) «Vero che la relazione datata Genova 1° luglio 2014 della S.r.l. MARTINOLI CONSULENZE NAVALI di Genova [doc. n. 10 GENERALI-ALLIANZ] è stata redatta dall'ing. Giovanni Martinoli il quale conferma integralmente le circostanze di fatto ivi riferite a seguito degli accertamenti dal medesimo personalmente effettuati nelle circostanze di tempo e di luogo ed alla presenza delle persone ivi menzionate»,

4) «Vero che al momento dello scoppio dell'incendio del 6 maggio 2014 nella sala macchine della m/n "Altinia" i collettori di scarico del motore erano privi dei relativi pannelli di copertura "paraschizzi" e le sovrastanti plafoniere di illuminazione erano sprovviste delle relative protezioni di plastica»,

5) «Vero che durante gli accertamenti esperiti nel corso dell'"inchiesta formale" disposta dalla Direzione Marittima di Bari in ordine all'evento per cui è causa veniva riscontrata un'anomalia nel funzionamento dell'impianto di spegnimento degli incendi a bordo per la mancata apertura delle valvole posizionate sulle teste delle bombole dovuta all'omesso posizionamento del cavo di comando»,

con i testi indicati nella sopraindicata memoria.

b) chiedono l'interrogatorio formale del legale rappresentante della VISENTINI sui capitoli n. 4) e 5),

c) si oppongono all'ammissione dei capitoli di prova dedotti dalla appellata (i) nella memoria ex art. 183, comma sesto, n. 2 c.p.c. per i motivi esplicitati nella memoria ex art. 183, comma sesto, n. 3 delle attrici e (ii) nella memoria ex art. 183, comma sesto, n. 3 c.p.c. per i motivi esplicitati a verbale di udienza del 28 febbraio 2017- chiedendo, in relazione ai capitoli di cui al punto (ii) sopra, l'ammissione alla prova contraria su quelli eventualmente ammessi, con i testi indicati."

PARTE APPELLATA

"Piaccia alla Corte Ecc.ma respingere l'appello e confermare integralmente la sentenza del Tribunale di Genova n. 195/2019 in data 22 gennaio 2019; con vittoria di spese per entrambi i gradi di giudizio".

Fatto e diritto

Con atto di appello ritualmente notificato GENERALI ITALIA S.P.A. ad Allianz impugnavano la sentenza nr. 195/2019 del Tribunale di Genova che ha dichiarato estinta per intervenuta decadenza in applicazione dell'articolo III.6 della convenzione di Bruxelles del 1924 (1968-1979) la pretesa risarcitoria fatta valere nei confronti di Visentini Giovanni Trasporti Fluviali Marittimi srl .

Con l'atto di citazione in primo grado le compagnie assicuratrici avevano esposto di avere corrisposto la complessiva somma di € 6.000.000,00= (di cui € 1.200.000,00= a carico di Allianz e € 4.800.000,00= a carico di Generali) per conto del proprietario delle merci imbarcate (ministero della difesa) a titolo di indennità di salvataggio in favore di terzi intervenuti per il recupero della nave abbandonata dall'equipaggio in conseguenza di un incendio.

Esponavano che m/n Altinia, che trasportava beni di proprietà del Ministero della difesa, in data 06 maggio 2014 era stata abbandonata a causa di un incendio e che la merce era stata "salvata" da terzi cui era stata pagata l'indennità sopra indicata in forza di una transazione stipulata con i soccorritori.

Agivano nei confronti dell'armatore Visentini ai sensi dell'art. 271, 1 comma cod. nav, ovvero nella sua qualità di custode, ed in subordine a titolo di responsabilità extra contrattuale.

Si costituiva davanti al Tribunale Visentini Trasporti eccependo in via preliminare la decadenza annuale per l'esercizio dell'azione risarcitoria ai sensi dell'articolo III.6 della Convenzione di Bruxelles del 1924, instando per l'applicazione della convenzione al caso in esame.

Avverso la sentenza presentavano appello le società di assicurazioni deducendo in sostanza un unico motivo di appello sulla ritenuta applicabilità del termine di decadenza ex art. III, nr. 6, della Convenzione di Bruxelles 1924 alla fattispecie in esame ed in generale della disciplina inerente alla normativa convenzionale dei trasporti marittimi effettuati con polizza di carico.

All'udienza del 24.11.2021 le parti precisavano le conclusioni come in epigrafe trascritto.

1. *sui motivi di appello principale*

Occorre premettere in fatto che Visentini è proprietaria della m/n Altinia, noleggiata a SAIMA AVANDERO, stipulando un c.d. charterparty. Questa, a sua volta, ha stipulato un contratto di trasporto per materiale militare con il Ministero della difesa.

Quindi Visentini è armatore; Saima è noleggiatore e vettore ed ha emesso le polizze di carico.

Le polizze di carico indicano come caricatore "shipper" Saima che è anche vettore "carrier"; esse contengono la clausola 5.2 in forza della quale il "merchant" da intendersi come "proprietario della merce o mittente" si impegna a non promuovere azioni risarcitorie nei confronti di soggetti diversi dal vettore contrattuale Saima che abbiano partecipato all'esecuzione del trasporto e che tali soggetti beneficino delle disposizioni di legge e di contratto applicabili al vettore contrattuale, si tratta della c.d. "Himalaya clause".

Con l'adozione della "Himalaya clause" le parti si accordano di estendere agli ausiliari del vettore ogni limitazione di responsabilità ed ogni immunità a disposizione del vettore stesso.

L'inserimento della *Himalaya clause*, in ogni caso sarebbe superflua nei contratti di trasporto regolati dalla Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico, così come modificata con il Protocollo dell'Aja del 23 febbraio 1968. In virtù dell'art. 4 bis, tale Protocollo sancisce l'estensione del regime di responsabilità previsto per la responsabilità del vettore marittimo alle azioni eventualmente esercitate nei confronti dei suoi dipendenti e preposti.

L'appellante deduce che l'azione proposta è a titolo extra contrattuale, non trovando l'evento dannoso origine nel contratto di trasporto e consiste nelle obbligazioni derivanti dal salvataggio. Il danneggiato ha erogato le somme di cui chiede il rimborso a titolo di danno come indennità di salvataggio disciplinata dall'art. 489, e 491 c.c. e seguenti del codice della navigazione; nonché dalla Convenzione internazionale del 1989 sull'assistenza, conclusa a Londra il 28 aprile 1989 e ratificata in Italia in data 29/4/1995; e prevista altresì dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), conosciuta anche come "Montego Bay", entrata in vigore nel 1994 e ratificata alla Unione Europea.

Deduce in ogni caso l'inapplicabilità della convenzione alla fattispecie in esame in quanto:

- i. le limitazioni della convenzione sono applicabili solo al vettore e non all'armatore;
2. la polizza di carico relativa al trasporto in esame non è stata trasferita ad un soggetto diverso dal caricatore e quindi persiste l'azione causale con la ordinaria prescrizione;
3. le condizioni di cui alla polizza di carico non sono opponibili al proprietario delle merci che non le ha sottoscritte e non sono state doppiamente siglate ex art. 1341 C.C. (sia la "Paramount clause" che la "Hymalay clause);
4. il contratto di trasporto tra Saima e il Ministero è rappresentato dal *charterparty* "che contiene l'intera disciplina del contratto di trasporto" con esclusione quindi della disciplina della polizza di carico.

Si tratterebbe quindi di una responsabilità extra contrattuale cui non possono essere applicate le norme e le convenzioni previste sui trasposti marittimi, come, invece, ritenuto dal Tribunale derivando nel caso in esame la responsabilità dell'armatore non dal contratto di trasporto ma dall'evento dannoso che ha causato la necessità del salvataggio.

Il Tribunale dopo attento esame della normativa citata ha ritenuto applicabile anche all'armatore "il regime convenzionale di responsabilità relativo al contratto di trasporto di cose modellato sulle regole di fonte convenzionale" anche sulla base dei principi di cui alla sentenza della Corte di Cassazione nr. 5121/1983 (allegata agli atti in esteso).

Tale sentenza ha esaminato un caso in cui i danni alla merce erano stati causati dall'irregolare sistemazione del carico ed ha escluso la fattispecie della colpa nautica ritenendo la responsabilità contrattuale del vettore. Ha inoltre ritenuto che in base allo spirito della convenzione non solo il vettore non armatore ma anche **l'armatore non vettore, come nel caso in esame**, sia destinatario delle norme che stabiliscono i limiti della sua responsabilità e del danno risarcibile (art. 4 n5 della convenzione) in relazione ai danni c.d eccezionali: *"si tratta di posizioni indifferenziate, soggette ad una regola unitaria, al medesimo sistema uniforme di vincoli convenzionali, incompatibili, secondo la lettera e lo spirito degli accordi, con discipline extra contrattuali diverse, deducibili dai sistemi delle legislazioni interne che vanificherebbero altrimenti - ed in modo paradossale- gli effetti, comportando, ad esempio per l'armatore vettore, una responsabilità per colpa nautica convenzionalmente esclusa.... Vale a dire, nei rapporti col terzo creditore della prestazione di trasporto la stessa posizione dell'armatore non vettore viene disciplinata dalla Convenzione di Bruxelles in funzione strumentale e ausiliaria della prestazione del vettore. Viene cioè regolata- e assorbita- in una*

dimensione contrattuale, nel senso che i preposti dell'armatore (comandante e equipaggio) e lo stesso armatore assumono, nei rapporti esterni con il creditore, posizione e ruolo di ausiliari dell'impresa vettrice nell'adempimento della obbligazione di trasportatore secondo il modello dell'art. 1228 c.c. “ (sent. Cass cit. pubblicata in “Il diritto marittimo” 1984).

Tali considerazioni fatte proprie dal Tribunale, e condivise da questa Corte, non sono confutate dalle difese delle parti appellanti.

Occorre premettere che il concetto di colpa nautica è stato introdotto in epoca successiva all'emanazione del Codice della Navigazione.

Infatti in occasione del noleggio di nave si poneva il problema se in presenza di colpa commerciale fosse da escludere quella definita come nautica, rimanendo escluse dalle coperture assicurative le funzioni *stricto sensu* armatoriali.

La Convenzione di Bruxelles del 25 Agosto 1924 (Convenzione internazionale sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico firmata a Bruxelles conosciuta anche come Regole dell'Aja-Visby) classifica la colpa nautica come un atto volontario produttivo di danno, come omissione volontaria ovvero negligenza, imperizia, imprudenza, omissione di cura e di attenzione, di osservanza di regole ed usi.

E' ravvisabile, invece, una colpa commerciale quando la mancanza di cure e di manutenzione ha inciso direttamente sul carico, o indirettamente alle parti della nave destinate alla custodia delle merci. Sono a carico del vettore i danni scaturiti da colpa personale sua propria o da colpa commerciale dei suoi preposti mentre si pongono a carico del proprietario delle merci i danni derivanti da colpa nautica e da quello chiamato in genere “fortuito”.

La predetta convenzione deriva dal compromesso tra gli ordinamenti di *civil law* e quelli di *common law* e risponde alle esigenze degli operatori marittimi, “tipicizzando” la materia della responsabilità del vettore marittimo con la previsione degli eventi noti come *excepted perils* ossia pericoli eccettuati. Perseguendo tali finalità la normativa convenzionale uniforme elenca una serie di ipotesi che esonerano il vettore dalla responsabilità per la perdita o l'avaria delle cose trasportate, collegate al fatto tecnico della navigazione o ad avvenimenti connessi all'attività di trasporto via mare, tra cui la *faute nautique* o colpa nautica. Pertanto, la distinzione tra colpa nautica e colpa commerciale dei dipendenti e preposti del vettore costituisce uno dei più importanti criteri di ripartizione dell'onere della prova e della responsabilità per i danni subiti dalle merci trasportate tra il vettore e l'interessato al carico nel regime previsto dalle Regole dell'Aja-Visby.

In particolare, la colpa nautica viene definita dall'art.4, par. 2 lett. a) delle Regole dell'Aja-Visby, come “*act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship*” e costituisce uno dei principali eventi esonerativi della responsabilità del vettore. La sua distinzione con la colpa commerciale, di carattere residuale, relativa ad ogni colpa degli ausiliari del vettore non rientrando nella colpa nautica e non menzionata dalle Regole dell'Aja-Visby, trova la sua origine nell'esigenza di limitare la portata della *negligence clause* grazie alla quale, prima dell'entrata in vigore delle Regole dell'Aja-Visby, il vettore veniva esonerato da qualsiasi colpa riferibile all'equipaggio.

La nozione di colpa nautica si distinguerebbe in colpa “*in the navigation*” (sent. cass. 5121/83 in motivazione) e colpa “*in the management of the ship*”(sent. cass. 5121/83 in motivazione) per indicare, rispettivamente, i comportamenti relativi all’attività nautica in senso stretto (ad es. errori di manovra, difetto di ancoraggio, ecc.) ovvero la manutenzione della nave, riferita a tutte le parti che attengono alla navigabilità (ad es. motori, scafo, ecc.); diversamente, la manutenzione della nave relativa alle parti strettamente connesse al suo uso commerciale (ad es. stive, impianti di raffreddamento, ecc.), rientra nel concetto di colpa commerciale.

L’articolo IV DELLA CONVENZIONE DI BRUXELLES recita:

§ 1 Né il vettore **né la nave** saranno responsabili delle perdite o dei danni sorgenti o risultanti da innavigabilità, salvochè cagionata da mancanza di ragionevole diligenza da parte del vettore per rendere la nave navigabile e per assicurarsi che essa sia convenientemente fornita di uomini, di attrezzi e di provviste, e che siano appropriate e messe in buono stato le stive, le camere fredde e i frigoriferi e qualsiasi altra parte della nave in cui le merci sono caricate, per modo che le stesse siano atte al loro ricevimento, al loro trasporto e alla loro conservazione, il tutto in conformità delle disposizioni dell’articolo III, parte I.

Ogni qualvolta una perdita o un danno sarà prodotto da innavigabilità, l’onere della prova per ciò che riflette l’esercizio della ragionevole diligenza, sarà a carico del vettore, o di qualsiasi altra persona che si prevalga dell’esonerazione prevista dal presente articolo.

§ 2 **Né il vettore né la nave saranno responsabili per perdita o danno risultante o proveniente da:**

- a. atti, negligenza, o colpa del capitano, dei marinai, del pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nella amministrazione della nave;
- b. incendio, tranne se cagionato da fatto o colpa del vettore;
- c. rischi, pericoli e infortuni del mare o di altre acque navigabili;
- d. forza maggiore (atto di Dio);
- e. fatti di guerra;
- f. fatto di pubblici nemici;
- g. arresto o costrizione di principi, governanti o popolo, o sequestro giudiziario;
- h. restrizione di quarantena;
- i. atto od omissione del caricatore o del proprietario delle merci, del suo agente o del suo rappresentante,
- j. scioperi o serrate o sospensioni o limitazioni di lavoro, qualunque ne sia la cagione, tanto parzialmente che completamente;
- k. tumulti e sommosse civili;
- **l. salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare”.**

In applicazione del criterio di interpretazione letterale delle norma è evidente che secondo il diritto marittimo gli oneri del salvataggio rientrano nei rischi eccettuati e sono soggetti alla normativa convenzionale se l’evento si verifica in occasione di un trasporto effettuato con l’emissione di una polizza di carico.

Deve ritenersi che il trasporto oggetto di causa fosse regolato dalla polizza di carico, con conseguente applicazione delle Convenzione.

Devono essere respinte le difese dell’appallante in relazione alla ritenuta non operatività della polizza di carico.

Infatti “In tema di trasporto marittimo, in caso di perdita o danni subiti dalla merce, la legittimazione a promuovere l’azione cartolare contro il vettore spetta al portatore della polizza di carico per effetto di girata senza limitazione alcuna, mentre il caricatore-mittente può esercitare, nei confronti del medesimo vettore, le azioni causali che gli competono sulla base del contratto di trasporto tra loro concluso. Peraltro, in quest’ultima eventualità, la legittimazione all’azione di risarcimento si trasferisce dal mittente al destinatario dal momento in cui, scaduto il termine legale o convenzionale della consegna, lo stesso destinatario sia venuto a conoscenza di tale perdita a seguito della richiesta di riconsegna della detta merce” (Cass. Ordinanza n. 12708 del 14/05/2019).

Nel caso in esame è esercitata l'azione causale da parte Ministero (rectius dalle assicurazioni in surroga), ma ciò non toglie la validità del documento al fine dell'applicazione della normativa convenzionale.

Infatti l'art. 4 della convenzione spiega che "Nessuna di queste regole sarà applicabile ai contratti di noleggio, ma se polizze di carico siano emesse nel caso di una nave che trovisi sotto l'impero di un contratto di noleggio, le stesse saranno sottomesse alle disposizioni di queste regole."

Non si deve confondere il profilo della legittimazione alla richiesta danni (piano per così dire processuale) da quello sostanziale in ordine alla disciplina applicabile al caso concreto.

Peraltro è irrilevante la mancata sottoscrizione della polizza da parte del ministero in quanto lo stesso ha conferito mandato per le operazioni di trasporto a Saima che risulta aver emesso la polizza.

Quanto alla duplice sottoscrizione della clausola si deve rilevare che "Quando i contraenti fanno riferimento, con una clausola, alla disciplina fissata in un distinto documento al fine dell'integrazione della regolamentazione negoziale, le previsioni di quella disciplina si intendono conosciute e approvate "per relationem", assumendo pertanto il valore di clausole concordate senza necessità di una specifica approvazione per iscritto ai sensi dell'art. 1341 c.c." (Cass. 2, Ordinanza n. 23194 del 23/10/2020).

Tale principio è applicabile alla fattispecie in esame in cui tutte le parti hanno aderito alla disciplina della "polizza di carico", così come delimitata dalla convenzione di Bruxelles, trattandosi di una pattuizione ammessa da un uso che le parti conoscevano - o avrebbero dovuto conoscere - e che nel commercio internazionale è ampiamente conosciuta e regolarmente rispettata dalle parti di contratti dello stesso tipo nel ramo commerciale considerato.

Il termine di decadenza ritenuto dal Tribunale discende dalla applicazione della convenzione e dalle clausole richiamate nella polizza di carico, la cui emissione determina in ogni caso la soggezione del trasporto alle regole proprie del trasporto marittimo.

Quanto alla applicabilità della convenzione al caso in esame, oltre a quanto già sopra esposto, rileva in primo luogo il dato letterale della medesima convenzione ove indica "la nave" come soggetto non responsabile per i danni conseguenti al salvataggio, dovendosi intendersi per essa l'"armatore".

Infine non risulta chiara la difesa dell'appellante circa la sussistenza di un contratto di appalto tra il Ministero e il vettore, non essendo spiegata la rilevanza della predetta pattuizione al fine dell'applicabilità o meno della convenzione marittima al trasporto. Il contratto di appalto tra il Ministero ed il vettore non influisce in alcun modo sul contratto di noleggio della nave "charterparty" (sussistente tra Saima e Visentini e non tra il Ministero e Saima come sostenuto dalle appellanti) e nemmeno sulla disciplina applicabile al trasporto di merci con polizza di carico che è un documento "rappresentativo" di merce caricata su una determinata nave in forza di un contratto di nolo marittimo o di un contratto di trasporto.

Il predetto contratto di appalto, che non è un charterparty nel senso tecnico già indicato, regola i rapporti tra il committente e l'appaltatore, ma è estraneo alla disciplina del contratto di trasporto disciplinato dalla polizza di carico.

Tutto ciò premesso l'appello deve essere respinto e confermata la sentenza impugnata.

2. sulle spese di giudizio

Le spese seguono il principio della soccombenza e sono poste a carico delle parti appellanti.

Esse sono liquidate secondo i parametri di cui al d.m. 55/2014 e precisamente:
valore superiore a € 4.000.001,00=

1. Studio controversia: € 11.938,00=

2. Fase introduttiva : € 6.941,00=

3. Fase decisionale: € 19.851,00=totale per compensi avvocato:€ 38.730,00=

Si dà atto ai fini di cui all'art. 13,1 quater, dpr nr. 115/2002 che l'appello è respinto.

P. Q. M.

La Corte di Appello, ogni diversa o contraria domanda, eccezione e deduzione disattesa e reietta, definitivamente pronunciando:

- 1) rigetta l'appello;
- 2) dichiara tenute e condanna le parti appellanti, in solido tra loro, alla rifusione delle spese di lite del presente grado di giudizio sostenute da VISENTINI GIOVANNI TRASPORTI FLUVIOMARITTIMI S.R.L. che liquida in € 38.730,00= per compensi di avvocato, oltre rimborso forfettario, iva e cpa come per legge;
- 3) si dà atto ai fini di cui all'art. 13,1 quater, dpr nr. 115/2002 che l'impugnazione è respinta;
- 4) manda alla Cancelleria per quanto di competenza.

Genova, 30/03/2022

Il Consigliere estensore

Dott.ssa Rosella Silvestri

Il Presidente

Dott.ssa Leila Maria Sanna