

Civile Ord. Sez. 3 Num. 4505 Anno 2024
Presidente: SCARANO LUIGI ALESSANDRO
Relatore: CONDELLO PASQUALINA ANNA PIERA
Data pubblicazione: 20/02/2024



ORDINANZA

sul ricorso iscritto al n. 30812/2020 R.G. proposto da:
CORPORAZIONE PILOTI ESTUARIO VENETO, in persona del legale
rappresentante, rappresentata e difesa, giusta procura in calce al
ricorso, dall'avv. Giorgio Bortolotto e dall'avv. Gino Bazzani,
elettivamente domiciliata presso lo studio del secondo, in Roma, via
Monte Acero, n. 2/a

- *ricorrente* -

contro

MEDOV S.R.L., che agisce in proprio e quale accomandataria della
Celebrity Cruises Ltd, in persona del legale rappresentante,
rappresentata e difesa, giusta procura in calce al controricorso, dagli
avv.ti Luigi Cocchi, Gerolamo Francesco Taccogna e Giovanni
Corbyons, elettivamente domiciliata presso lo studio di quest'ultimo,

in Roma, via Cicerone, n. 44

- *controricorrente* -

avverso la sentenza della Corte d'appello di Venezia n. 1326/2020, pubblicata in data 21 maggio 2020;

udita la relazione della causa svolta nella camera di consiglio del 15 novembre 2023 dal Consigliere dott.ssa Pasqualina A. P. Condello

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1. La società Medov s.r.l., in proprio e quale agente raccomandatario e rappresentante processuale in Italia di Celebrity Cruises Ltd, proponeva opposizione al decreto ingiuntivo con cui la Corporazione Piloti Estuario Veneto chiedeva il pagamento di euro 14.927,89 a titolo di saldo del corrispettivo maturato per i servizi di pilotaggio della nave "Celebrity Summit", battente bandiera di Malta e di proprietà della Celebrity Cruises Ltd.

Deduceva, a sostegno dell'opposizione, che si doveva applicare, per le toccate della nave, la tariffa agevolata di cui all'art. 7 del decreto tariffario n. 6572008 della Direzione Marittima di Venezia, norma che prevedeva un sistema di sconti alle navi appartenenti, o gestite, dalla medesima compagnia di navigazione marittima e che in un trimestre di calendario avessero effettuato un certo numero di approdi. Spiegava, in particolare, che ai fini dell'applicazione della tariffa agevolata, doveva tenersi conto non solo delle toccate della nave Celebrity Summit, ma anche di quelle di tutte le altre navi appartenenti alle società che in qualche modo erano legate al "Gruppo" di Royal Caribbean Cruises Ltd, che operava attraverso vari marchi e società controllate (tra cui: Royal Caribbean Cruises Ltd, Royal Caribbean International, "Celebrity Cruises", "Pullmantour

Cruises”, “Amazara Cruises” e “CDF Corsiere del France”), considerato che, in ragione dell’unità economico gestionale del Gruppo, la nave “Celebrity Summit”, per quanto armata dalla ingiunta Celebrity Cruises Ltd, faceva capo alla Royal Caribbean Cruises Ltd.

Si costituiva la Corporazione Piloti Estuario Veneto, la quale replicava che Celebrity Cruises Ltd non aveva diritto agli sconti previsti dall’art. 7 del decreto tariffario n. 65/2008, che spettavano unicamente alle navi appartenenti o gestite dalla medesima compagnia di navigazione marittima, essendo irrilevante, ai fini dello sconto, la partecipazione azionaria eventualmente esercitata dalla società Royal Caribbean Cruises Ltd su altre compagnie e, in particolare, sulla società Celebrity Cruises Ltd.

Il Tribunale di Venezia, nel respingere l’opposizione, rilevava che il richiamato art. 7 del decreto tariffario n. 65/2008 era diretto a «garantire una tariffa agevolata a quei soggetti che corrono (correvano) unitariamente i rischi connessi all’esercizio di differenti navi e che approdano (approdavano) in maniera frequente nei porti italiani» e che il termine «gestione», utilizzato nella tariffa, doveva essere interpretato in senso restrittivo e corrispondeva ad una precisa situazione giuridica, identificabile nella proprietà o nel noleggio, considerati come presupposto sostanziale di assunzione di responsabilità giuridica ed economica, nell’esercizio delle navi da parte di un unico soggetto, di talché solo in quest’ultimo caso potevano trovare applicazione gli sconti tariffari. Negava, inoltre, rilevanza probatoria alla documentazione prodotta dall’opponente (segnatamente, alla dichiarazione sostitutiva di atto notorio del 29 dicembre 2008, perché mera fotocopia, all’*affidavit* del 17 novembre 2009 ed al “Form 10-K”, che era una semplice relazione diretta agli azionisti di Royal Caribbean Cruises Ltd, come tale non indicativa di effettive situazioni di controllo societario).

2. Interposto gravame da Medov s.r.l., la Corte d'appello di Venezia ha riformato la sentenza impugnata.

Valorizzando la documentazione prodotta dall'appellante, ed in particolare il documento denominato "Form 10 K", da cui si desumevano elementi a conferma della tesi dell'esistenza di un unico centro imprenditoriale di riferimento, l'*affidavit*, autenticato con *apostille*, di cui non era stata contestata la conformità all'originale, nonché la dichiarazione sostitutiva di notorietà, la Corte territoriale ha ritenuto che la Tariffa non fosse orientata su canoni di individuazione di soggetti <<titolari di responsabilità giuridica>>, ma su canoni di rilevanza commerciale dell'aggregazione, cosicché il regime di favore doveva essere riconosciuto anche in assenza di prova di unicità della proprietà, purché vi fosse prova, come nel caso di specie, dell'esistenza di un unico centro di imputazione e gestione dell'attività economica del settore. A supporto del percorso argomentativo ha richiamato il carteggio intercorso tra le parti ed il Ministero dei Trasporti, ed in particolare la nota del 16 luglio 2009 indirizzata alla Capitaneria di Porto di Venezia, nella quale era stato evidenziato come il concetto di compagnia di navigazione marittima, figurante nei decreti tariffari, fosse atecnico e da interpretare in senso più ampio, dovendo nel concetto di <<stesso soggetto>> che gestisce più navi ricomprendersi anche la fattispecie di una società <<controllante>> altre società; ed ha, pertanto, concluso per la legittimità dell'invocata estensione delle tariffe agevolate anche a Royal Caribbean Cruises Ltd con riferimento al conteggio unitario dei servizi resi a navi riferibili alle formazioni societarie rientranti nell'unità di direzione, coordinamento e controllo dalla stessa esercitata, escludendo al contempo efficacia retroattiva alla nuova formulazione del decreto tariffario che, a partire dal 2010, modificando la norma, richiedeva espressamente, per l'applicazione degli sconti, l'esistenza di un

rapporto giuridico specifico, con assunzione di responsabilità.

3. La Corporazione Piloti Estuario Veneto ricorre per la cassazione della suddetta decisione, con tre motivi.

Medov s.r.l., in proprio e quale agente raccomandatario della Celebrity Cruises Ltd, resiste con controricorso.

4. La trattazione è stata fissata in camera di consiglio ai sensi dell'art. 380-*bis*.1. cod. proc. civ.

Entrambe le parti hanno depositato memoria.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. Con il primo motivo la ricorrente denuncia <<(art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ.) Violazione e falsa applicazione del combinato disposto di cui all'art. 91 cod. nav., art. 14, comma 1-*bis* della l. 84/94 e 7 del Decreto Tariffario del Porto di Venezia n. 65/2008>>.

Premesso che i meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di pilotaggio sono stabiliti dal Ministero dei Trasporti sulla base di una istruttoria complessa condotta congiuntamente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e delle rappresentanze unitarie delle autorità portuali, delle corporazioni e dell'utenza portuale, e devono rispondere a precisi canoni di interpretazione ed applicazione al fine di evitare situazioni di svantaggio per la concorrenza, censura la decisione gravata, evidenziando che il concetto di <<gestione>> di nave non può prescindere dalle previsioni dispositive del codice della navigazione che delineano, a latere della figura del proprietario della nave, quella dell'armatore <<come il soggetto che, assumendo l'esercizio della nave in luogo del proprietario, debba farne apposita richiesta al competente ufficio di iscrizione, da ciò derivando l'assunzione di effetti di responsabilità principalmente giuridica e quindi anche economica, vigendo analoga disciplina per le società di armamento>>. Evidenzia che dalle iscrizioni

del pubblico registro risultava che la nave Celebrity Summit era di proprietà della compagnia di navigazione Summit Incorporation, di cui Celebrity Cruises Ltd era *ship manager*, mentre era escluso qualsiasi riferimento alla Royal Caribbean Cruises Ltd.

Deduce non esservi prova che Royal Caribbean Ltd controllasse la Celebrity Cruises Ltd e che la Capitaneria di Porto di Venezia, con un parere reso dopo avere raccolto quello dell'Avvocatura dello Stato, con nota del 24 giugno 2009, aveva rilevato come la proprietà delle singole unità risultasse documentalmente intestata a società diverse e distinte dalla Royal Caribbean Cruises Ltd e come la sua partecipazione totalitaria al capitale sociale delle compagnie di navigazione interessate non apparisse «idonea ad integrare la proprietà delle singole navi in assenza di incorporazione e/o fusione o, quantomeno, di dichiarazioni rese ai sensi dell'art. 2497-*bis* del codice civile..»»; ribadisce, quindi, che le incertezze interpretative suscitate dal richiamato art. 7 del decreto tariffario n. 65/2008 risultano superate dal difetto del necessario presupposto della unità di direzione, coordinamento e controllo del "Gruppo" Royal Caribbean Cruises Ltd, che non poteva ravvisarsi nella mera «aggregazione commerciale», concetto certamente non riconducibile ai criteri di cui agli artt. 2947 e ss. cod. civ.

4. Il motivo è infondato.

4.1. È opportuno premettere che, a norma dell'art. 91 del codice della navigazione, le tariffe di pilotaggio sono approvate dal Ministro dei trasporti, sentite le associazioni sindacali interessate (secondo la prevalente dottrina il termine «approvate» è stato adottato in senso improprio e sta a significare che le tariffe devono essere deliberate dal Ministro o dal Direttore marittimo).

Il potere di fissazione di criteri nella determinazione delle tariffe in capo al Ministro non ha subito mutamenti con la legge di riforma

portuale, n. 84 del 1994, la quale, all'art. 14 comma 1-*bis*, ha previsto che «i criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono stabiliti dal Ministero dei trasporti sulla base di un'istruttoria condotta congiuntamente dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalle rappresentanze unitarie delle Autorità portuali, dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale».

Come si desume dal dato testuale della norma, a conclusione dell'istruttoria, vengono impartite da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti alle competenti Direzioni marittime le direttive necessarie per procedere, porto per porto, alla determinazione, ma anche all'aggiornamento delle tariffe in vigore.

E ciò al fine evidente di garantire, pur nel rispetto delle esigenze specifiche delle realtà locali, che le tariffe siano calcolate in base a criteri uniformi in tutto il territorio nazionale, nonché al fine di evitare ingiustificate differenze da porto a porto.

Trattandosi di provvedimento adottato dall'autorità locale sulla base di istruzioni e criteri provenienti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, non può dubitarsi che detto provvedimento debba essere interpretato alla luce di note esplicative fornite dallo stesso organo centrale, poiché non si controverte di una previsione pattizia che scaturisce dalla libertà negoziale dei contraenti.

4.2. Ciò posto, la censura in esame investe l'interpretazione del Decreto della Direzione Marittima di Venezia n. 65/2008, con il quale sono state approvate le tariffe per il servizio di pilotaggio nel porto di Venezia per l'anno 2009, ed in particolare, dell'art. 7 del decreto, che stabilisce che «*alle navi appartenenti alla, ovvero gestite dalla, medesima compagnia di navigazione marittima, che nel trimestre di calendario effettuano più approdi, verrà applicata la tariffa di seguito specificata:*

| | |
|-------------------------------|------------------------------------------------|
| <i>dal 1° al 3° approdo</i> | <i>100% tariffa base di cui all'articolo 1</i> |
| <i>dal 4° al 10° approdo</i> | <i>75%</i> |
| <i>dal 11° al 20° approdo</i> | <i>55%</i> |
| <i>oltre il 20° approdo</i> | <i>35%</i> |

Le eventuali maggiorazioni, espresse in percentuale, dovranno essere calcolate sulla tariffa base ridotta».

Dal testo letterale del decreto emerge il riconoscimento di una tariffa progressivamente ridotta percentualmente rispetto alla tariffa base in rapporto al numero degli approdi effettuati nel trimestre di riferimento da navi che appartengono o siano «gestite» dalla medesima compagnia di navigazione.

Non essendo in contestazione tra le parti che la vicenda in esame esula dall'ipotesi di proprietà delle navi, la Corte d'appello, al fine di acclarare l'eventuale sussistenza delle condizioni soggettive per la fruizione del trattamento economico agevolato previsto dall'art. 7 del decreto, ha incentrato la propria attenzione sulla interpretazione del diverso concetto atecnico di «gestione» di più navi adoperato dal medesimo decreto, contrapposto a quello tecnico di «proprietà».

4.3. A fronte delle contrapposte posizioni delle parti ed essendo la tariffa atto avente natura regolamentare, i giudici d'appello hanno valorizzato l'interpretazione della tariffa fornita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota del 16 luglio 2009, indirizzata alla Capitaneria di Porto di Venezia, che è intervenuta proprio a chiarire la portata applicativa dell'art. 7 del decreto tariffario.

Nel documento richiamato, il Ministero ha sottolineato che il concetto di «compagnia di navigazione», contenuto nel decreto tariffario, non trovando riscontro nel diritto della navigazione nazionale, deve tenere conto dell'evoluzione che ha caratterizzato negli ultimi anni i mercati ed i soggetti negli stessi operanti e non può, pertanto, essere ristretto alla tipica società di armamento,

prevista e disciplinata dal codice della navigazione, ma deve ricomprendere quanto meno «quelle formazioni societarie caratterizzate da unità di direzione, coordinamento e controllo».

Attribuendo, dunque, all'art. 7 del decreto tariffario una portata più ampia, il Ministero ha spiegato che nel concetto di «stesso soggetto» che gestisce più navi deve farsi rientrare anche la «fattispecie di una società controllante altre società, in quanto tale rapporto societario è il mezzo per realizzare una gestione ed uno scopo economici unitari pur nella separazione delle varie attività svolte tramite più società».

Facendo leva su tale indicazione ministeriale, la Corte d'appello ha, del tutto correttamente, ritenuto che l'interpretazione della tariffa non possa essere orientata su canoni di individuazione di soggetti «titolari di responsabilità giuridica», ma debba piuttosto poggiare «su canoni di rilevanza commerciale dell'aggregazione»; con la conseguenza che l'applicazione del regime di sconti non deve essere limitato alle sole ipotesi di gestione della nave riconducibili al proprietario o all'armatore, ma deve essere esteso anche alle diverse ipotesi in cui, pur in assenza di prova dell'unicità della proprietà, sia stata dimostrata l'esistenza di un unico soggetto al quale fanno capo distinte società controllate, che gestisce unitariamente l'attività economica attraverso le varie articolazioni.

La decisione qui impugnata sfugge, dunque, alle critiche ad essa rivolte, in quanto la Corte d'appello ha fondato il proprio convincimento sul significato che il Ministero, quale ufficio centrale sovraordinato rispetto a quello periferico che ha formato la tariffa in base alle istruzioni ministeriali, ha inteso attribuire all'invocato art. 7 del decreto tariffario.

La rilevanza della interpretazione fornita dal Ministero non può essere superata dalle contrarie argomentazioni svolte dall'odierna

ricorrente, dovendosi considerare che il Ministero è fonte autorevole, in quanto unico soggetto pubblico deputato a fornire direttive esplicative in merito all'applicazione del decreto tariffario, e che il contenuto della nota ministeriale, che contiene, nella parte finale del documento, un ordine rivolto alla autorità marittima locale, non poteva non imporsi, in forza del vincolo gerarchico e politico, a quest'ultima.

Peraltro, l'interpretazione resa dal Ministero appare conforme alla *ratio* della previsione della tariffa, che è quella di dare vita a sconti-quantità, che devono essere correlati alle esigenze commerciali degli operatori e non al regime giuridico delle responsabilità, e risponde all'esigenza di assicurare l'uniformità, su tutto il territorio nazionale, dei criteri di applicazione delle tariffe relativi ai servizi tecnico-nautici, e segnatamente di quelli finalizzati al riconoscimento degli sconti per il servizio di pilotaggio.

2. Con il secondo motivo la ricorrente denuncia «Violazione e falsa applicazione degli artt. 2359 c.c., 2497 e 2497-bis c.c.», in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ.

Nel rimarcare che la corte d'appello ha inteso attribuire rilevanza a situazioni di «mera aggregazione commerciale» piuttosto che all'effettiva portata dei principi di «unità di direzione e controllo», la ricorrente lamenta che nel giudizio di merito non è stata data prova che Royal Caribbean Cruises Ltd fosse armatrice o avesse un contratto di gestione di impresa con i singoli soggetti armatori delle navi, cosicché non poteva ritenersi che l'unitarietà economico gestionale del gruppo potesse far ritenere Celebrity Cruises Ltd titolare del diritto agli sconti delle tariffe di pilotaggio sulla base di un computo complessivo di tutti gli approdi fatti da varie navi che, seppure sotto società controllate e/o sotto marchi diversi, facevano capo a Royal Caribbean Cruises Ltd.

5. Il motivo, che riproduce in parte il primo motivo, là dove la Corporazione contesta che potesse essere ravvisata l'unitarietà di gestione commerciale che ha condotto i giudici di merito a riconoscere la spettanza dello sconto, è inammissibile.

La doglianza si scontra, infatti, con l'accertamento, in fatto, svolto dalla corte d'appello che, in esito all'esame della documentazione prodotta, è pervenuta alla conclusione che la Royal Caribbean aveva «sicuramente la gestione sotto il profilo economico ed anche commerciale (con riferimento all'uso dei *brand*) delle compagnie ivi indicate ed, a cascata, delle navi armate dalle stesse», anche se non necessariamente la proprietà delle stesse.

Per contrastare tale apprezzamento, la ricorrente insiste nel valorizzare elementi fattuali diversi, come le risultanze dei pubblici registri in ordine all'appartenenza delle navi, dai quali si evincerebbe che la nave "Celebrity Summit", battente bandiera maltese, non era di proprietà, né armata dalla Royal Caribbean Cruises Ltd, ma, alla stregua dell'interpretazione del decreto tariffario sopra chiarita, è del tutto evidente che detti elementi perdono rilevanza, poiché l'unico dato di interesse è la gestione commercialmente unitaria dei vari *brand*, desumibile, secondo i giudici di appello, dal rapporto annuale Form 10 K 2007, che confermava la tesi dell'esistenza di un unico centro imprenditoriale di riferimento, dall'*affidavit*, autenticato con *apostille*, e dalla autocertificazione rilasciata dal Comandante della nave.

3. Con il terzo motivo -rubricato: (art. 360 comma 1 n. 3, n. 4 e n. 5 c.p.c.) Travisamento delle prove; omesso esame dei documenti decisivi per la controversia; violazione e falsa applicazione dell'art. 116 cod. proc. civ.- la ricorrente contesta la valutazione delle prove documentali operata dai giudici d'appello e lamenta che il giudice di merito avrebbe totalmente ignorato le visure estratte dai pubblici

registri che attestavano l'appartenenza della nave Celebrity Summit alla Celebrity Cruises Ltd ed alla Summit Incorporation, con esclusione di qualsiasi riferimento al "Gruppo Royal Caribbean Cruises Ltd".

Sostiene che dalla relazione "Form 10 K - 2007", redatta dalla Royal Caribbean Cruise Ltd per essere rivolta agli azionisti ed investitori del mercato americano, non emergevano elementi per poter definire la Celebrity Cruises Ltd società controllata dalla Royal Caribbean Cruises Ltd; e che l'*affidavit* con *apostille* e la dichiarazione di atto notorio resa dal Comandante della nave non consentivano di superare le risultanze delle iscrizioni contenute nei pubblici registri.

6. Il motivo è inammissibile.

Atteso che in ordine alla censurabilità del «travisamento» della prova come vizio di legittimità si è determinato un contrasto nella giurisprudenza di questa Corte tra due contrapposti orientamenti, per la composizione del quale sono state recentemente investite le Sezioni Unite (Cass., sez. L, 29/03/2023, n. 8895; Cass., sez. 3, 27/04/2023, n. 11111), va osservato che nella specie, come emerge con evidenza dalla illustrazione della censura, la ricorrente si limita invero a contestare la valenza probatoria che la Corte ha attribuito ai documenti prodotti, sulla base dei quali la stessa ha ritenuto raggiunta la prova dell'esistenza di un unico centro di imputazione e di una gestione unitaria dell'attività economica facente capo alla Royal Caribbean Cruises Ltd., di talché la doglianza si pone al di fuori dell'ambito del cd. «travisamento» della prova.

Neppure è configurabile la pretesa violazione dell'art. 116 cod. proc. civ., ammissibile solo ove si allegghi che il giudice, nel valutare una prova o, comunque, una risultanza probatoria, non abbia operato - in assenza di diversa indicazione normativa - secondo il suo «prudente apprezzamento», pretendendo di attribuirle un altro e

diverso valore oppure il valore che il legislatore attribuisce ad una differente risultanza probatoria (come, ad esempio, valore di prova legale), oppure, qualora la prova sia soggetta ad una specifica regola di valutazione, abbia dichiarato di valutare la stessa secondo il suo prudente apprezzamento; al contrario, ove si deduca, come nel caso *de quo*, che il giudice ha solamente male esercitato il proprio prudente apprezzamento della prova, la censura è ammissibile, ai sensi del novellato art. 360, primo comma, n. 5, cod. proc. civ., solo nei rigorosi limiti in cui esso ancora consente il sindacato di legittimità sui vizi di motivazione (Cass., sez. U, 30/09/2020, n. 20867).

Deve comunque escludersi anche il vizio di omesso esame ex art. 360, primo comma, n. 5, cod. proc. civ., nella nuova formulazione introdotta dall'art. 54, comma 1, lett. b), d.l. 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, nella legge 7 agosto 2012, n. 134, che può essere dedotto soltanto in caso di omesso esame di un «fatto storico» controverso, che sia stato oggetto di discussione ed appaia «decisivo» ai fini di una diversa decisione, rimanendo estranea al vizio di legittimità la contestazione volta a criticare il «convincimento» che il giudice si è formato (Cass., sez. 3, 12/10/2017, n. 23940).

Nella specie, la ricorrente non ha neppure dedotto il fatto asseritamente pretermesso dalla Corte d'appello.

7. All'inammissibilità e infondatezza dei motivi consegue il rigetto del ricorso.

Le spese del giudizio di legittimità, liquidate come in dispositivo in favore della controricorrente società Medov s.r.l., seguono la soccombenza.

P.Q.M.

La Corte rigetta il ricorso. Condanna la ricorrente al pagamento delle spese del giudizio di legittimità, che liquida in complessivi euro

3.200,00, di cui euro 3.000,00 per onorari, oltre a spese generali ed accessori di legge, in favore della controricorrente società Medov s.r.l.

Ai sensi dell'art. 13, comma 1-*quater*, del d.P.R. n. 115 del 2002, dà atto della sussistenza dei presupposti per il versamento, da parte della ricorrente, dell'ulteriore importo a titolo di contributo unificato pari a quello previsto per il ricorso, a norma del comma 1-*bis* dello stesso art. 13, se dovuto.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio della Terza Sezione