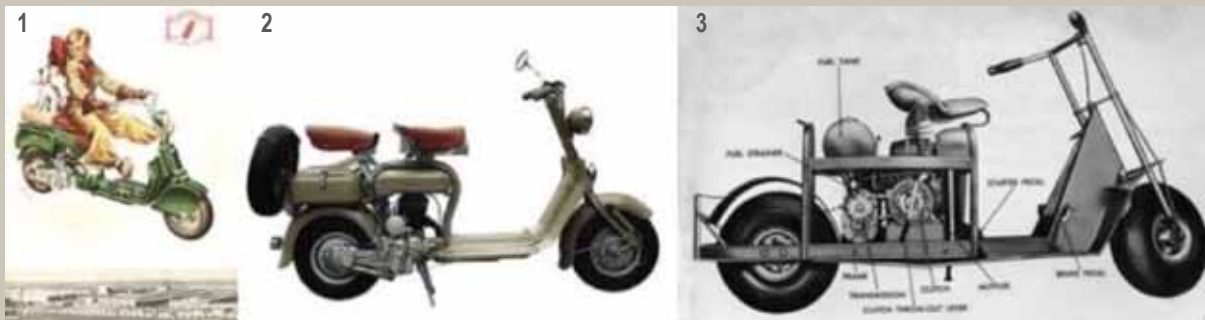




Lambretta

Vicissitudini e primati di uno scooter, dal Lambro al Gange e ritorno in U.E. (Codice della proprietà industriale D. lgs. 10 febbraio 2005 n. 30)

Lo potere esclusivo su un marchio industriale nazionale, dotato di capacità distintiva, discende dalla sua registrazione, che è di competenza della Direzione Generale Lotta Contraffazione Ufficio Italiano Brevetti e Marchi (UIBM) del Ministero dello Sviluppo Economico. Tale registrazione garantisce i diritti di esclusiva per 10 anni, rinnovabili per ulteriori 10 (combinato disposto art. 2569 cc, art. 1 R.d. n. 929/1942, confermato art. 20 d.lgs. 30/2005). Tale formalità, con riferimento ad un nome, agisce persino da limite rispetto al patronimico, ovvero alla possibilità di utilizzare successivamente, come marchio, il proprio nome e cognome da parte di un soggetto terzo, se non nei limiti del c. d. preuso.



La Lambretta nasce come scooter nell'immediato dopoguerra (1947), ma non come progetto assolutamente innovativo e moderno quale la contemporanea Vespa della Piaggio. Pur essendo il suo design originale, opera dell'ingegnere aeronautico Cesare Pallavicino, risente infatti di una evidente influenza, stilistica e tecnica, esercitata anche su analoghe produzioni estere, da parte dei motomezzi americani destinati alle truppe aviotrasportate di cui iniziavano a circolare sulle strade della penisola diversi esemplari demilitarizzati e dismessi, ma che risultavano inevitabilmente insufficienti a soddisfare un mercato in espansione di consumatori che non potevano permettersi un'automobile. Lo produceva l'industria meccanica Innocenti di Milano, nel quartiere Lambrate. Trae da questa circostanza il nome, in quanto il fiume Lambro scorreva prossimo al sedime degli stabilimenti di produzione iniziale. (1) Stabilimento Innocenti di Lambrate in un manifesto pubblicitario dell'epoca. (2) Lambretta delle prime serie produttive, sprovvista di carenatura, design by Cesare Pallavicino. (3) Scooter Cushman Model 53 U.S. "Airborne".

Il protocollo di Madrid, concernente la registrazione internazionale dei marchi, è un trattato amministrato dall'Ufficio internazionale dell'Organizzazione mondiale della proprietà intellettuale (OMPI), con sede a Ginevra. In vigore dall'aprile 1996, il Protocollo è stato sottoscritto da molti paesi di tutto il mondo, tra cui la maggior parte degli Stati europei, gli Stati Uniti, il Giappone, l'Australia, la Cina, la Russia, nonché, nell'ottobre 2004, l'Unione europea in quanto tale. Il sistema di Madrid che ne deriva è l'unico che garantisca, anche attraverso la consultazione del suo database ROMARIN – International Trademark Search – WIPO, la registrazione dei marchi a livello globale, consentendo protezione simultanea nei territori di tutti i paesi membri, fra cui i paesi dell'UE, la maggior parte dei paesi sviluppati e quelli di molte economie in via di sviluppo. Il sistema del marchio dell'Unione europea (MUE) risulta oggi con esso collegato e ciò rende possibile depositare una domanda internazionale basata su un marchio UE oppure designare l'UE in una domanda internazionale, basta il semplice deposito di un'unica domanda presso l'ufficio nazionale o regionale rispettivamente competente.

La classificazione dei beni e dei servizi da associare ad un marchio, deriva dal protocollo di Madrid con cui si è giunti a determinare l'obbligatorietà, nel deposito di una domanda di registrazione di un marchio, di una loro chiara indicazione. Dal 2012 tale obbligo ha assunto carattere di tassatività, mentre opera un meccanismo che porta ad escludere i rimanenti beni/servizi, non indicati. Ciò vale attualmente per i marchi nazionali degli stati che partecipano al cd. Accordo di Nizza, tra cui l'Italia, per i marchi dell'Unione Europea da registrarsi presso l'UAMI e per quelli internazionali da depositare presso la WIPO/OMPI (Organizzazione Mondiale della Proprietà Intellettuale). Tale impegno a seguire una classificazione comune, prende il nome dalla Conferenza diplomatica di Nizza del 15 giu. 1957, da ultimo modificata nel 1979. La revisione viene effettuata annualmente, assecondando le esigenze del mercato, da parte del Comitato degli Esperti sulla Classificazione di Nizza presso WIPO/OMPI. Conseguentemente dal 1° gennaio 2017 deve ottemperarsi utilizzando la classificazione standardizzata in vigore, attualmente l'11° edizione.



2 **Lambretta**



La tecnologia costruttiva della parte ciclistica della Lambretta ha origini lontane, potendo riferirsi all'attività di fabbricazione di tubi d'acciaio intrapresa nel 1922 a Roma da Ferdinando Innocenti di Pescia. Il 1933 fu per l'azienda il momento della svolta, allorché inaugurò a Lambrate un moderno opificio per la produzione di tubazioni d'acciaio senza giunti. Durante il secondo conflitto mondiale tuttavia la fabbrica di Lambrate venne bombardata e distrutta. Per questo motivo lo studio per la progettazione della Lambretta ebbe inizio a Roma. In particolare rileva, rispetto al citato Cushman, l'utilizzo di un telaio costituito da un resistentissimo monotubo d'acciaio che sfrutta la tecnologia costruttiva di cui l'Innocenti era leader.

La meccanica fu opera di un altro ingegnere aeronautico, Pier Luigi Torre, che viene cooptato dal Pallavicino. Aveva maturato una grande esperienza nella progettazione di motori aeronautici realizzando, tra l'altro, gli affidabilissimi Isotta Fraschini Asso 750 da 18 cilindri a W utilizzati in coppia per l'idrovolante Savoia-Marchetti S.55A della Crociera aerea transatlantica Italia-Brasile di Italo Balbo. L'ing. Pallavicino, si occupò quindi del telaio e del design ma ebbe anche l'incarico di ricostruire lo stabilimento di Lambrate, praticamente su misura per lo scooter. Il nome Lambretta fu invece coniato dall'artista Daniele Oppi. 1) Cartolina celebrativa della Crociera transatlantica Orbetello – Rio De Janeiro. 2) La più nota declinazione grafica del marchio denominativo Lambretta. 3) Vista trasparente del carter contenente la convenzionale trasmissione a catena e il cambio dello scooter Lambretta che si connota, rispetto a quella analoga del citato Cushman, per una maggiore linearità ed efficienza; Analogamente alla Vespa era dotata di un motore monocilindrico 2 tempi alimentato a miscela olio-benzina, montato però in posizione centrale, mentre sulla Vespa era disassato sul lato destro, la cilindrata andava, a seconda dei modelli, dai 39 ai 198 cm³.

La decadenza per non uso di un marchio registrato nazionale è attualmente prevista dopo cinque anni (art. 24 C.P.I.) dal fatto costitutivo. Per il marchio internazionale con l'Italia come stato designante (accordo di Madrid), vigono decorrenze diverse per quanto concerne il dies a quo (art. 24 c. 1 bis C.P.I.) ma il periodo è identico. L'uso dello stesso in forma modificata, purché permanga il suo carattere distintivo, nonché l'apposizione dello stesso nel territorio dello Stato su merci o confezioni ai fini dell'esportazione è equiparato all'uso (art. 24 c.2 C.P.I.).

La mera rinnovazione di una tale registrazione, effettuata allorché si verifici la decadenza dalla prima, non è idonea di per sé ad impedirla, in quanto la conseguenza del non uso viene prevista dalla Legge come una sanzione (civiltistica), pure nella considerazione che un tale nuovo atto formale possa ritenersi indicativo di una volontà di utilizzare il marchio stesso in futuro (Cass. 6 ott. 2008, n. 24637).

L'onere probatorio circa il non uso di un marchio registrato, nel territorio nazionale, può essere assolto anche attraverso presunzioni (Cass. 9 dic. 1977, n. 5334) e comunque in via indiretta, purché risultino provate circostanze significative e concordanti (Cass. Sez. I Civ. n. 7970 del 28 mar. 2017).



Una serie di motocarri venne inoltre costruita utilizzando la stessa meccanica dello scooter. In un primo momento ebbero lo stesso nome "Lambretta" dello scooter. In seguito il derivato commerciale a tre ruote ebbe quello di Lambro, registrando un notevole successo di mercato. Proprio per la sua rigida struttura tubolare, la Lambretta si prestava più della Vespa all'assemblaggio di carrozzerie commerciali per usi diversi, inizialmente applicando sul motocarro aperto un semplice cassone (1), in seguito montando una confortevole cabina chiusa che riparava il conducente dalle intemperie e dai rigori climatici, e diversi allestimenti più o meno specializzati (2), per il trasporto delle merci e addirittura come trasporto collettivo di persone, da ultimo sopravvivendo un tale uso in particolare nei paesi asiatici (3).

Oltre che in Italia la Lambretta è stata prodotta anche all'estero, su licenza: in Spagna, Argentina, Brasile, Cile e India. Proprio il governo Indiano aveva acquistato la catena di montaggio nel 1972, per consentire l'avvio di una motorizzazione sostenibile al paese, che era ben lungi dall'essere il gigante economico attuale. Nel 1974 la società Scooters of India Limited, di proprietà statale, iniziò a costruirla nella versione originale protraendo tale sua attività sino al 1997

Il caso della società indiana Scooters India Ltd (SIL), che aveva acquisito nel 2002 anche il ramo d'azienda della Innocenti, relativo ai motoveicoli e comprensivo del marchio "Lambretta" oggetto di registrazione nazionale, è stato sottoposto agli ermellini perché la società olandese Brandconcern BV aveva depositato, cinque anni dopo detta acquisizione di ramo d'azienda da parte della SIL, domande di registrazione per lo stesso marchio industriale. I due gradi di giudizio di merito avevano sentenziato la decadenza del marchio per mancato uso per più di un triennio da parte della società indiana, considerando la normativa all'epoca vigente (attualmente la previsione è quinquennale), e tali decisioni sono state sostanzialmente confermate dalla Cassazione (Cass. Sez. I Civ. n. 7970 del 28 mar. 2017) perché dal 1985 è cessata in Italia l'importazione di tale scooter dall'India, venendo meno, l'uso effettivo del marchio da parte del ricorrente.

Secondo la citata SIL andava riconosciuta rilevanza alla persistente notorietà del marchio "Lambretta".

La corte a tale riguardo ha ritenuto: "L'assunto della ricorrente, secondo cui rivestirebbe rilevanza il dato della persistente notorietà del marchio "Lambretta" - di cui il pubblico avrebbe conservato il ricordo ben oltre il momento in cui sarebbe venuta meno l'attività di importazione degli scooter dall'India - non può essere condiviso: e ciò in quanto è lo stesso art. 42, 1° co. I. (C.P.I. ndr.) marchi a correlare la decadenza al diverso elemento della mancata "utilizzazione" del segno". ... Omissis ... "Non è dunque richiesto che il marchio, per decadere, abbia completamente perduto la sua capacità distintiva. Tale condizione, oltre a non essere prevista, e ad essere estranea - come si è appena avvertito - al senso della disciplina sulla decadenza, sarebbe, del resto, di problematica constatazione in concreto e genererebbe, in conseguenza, gravi difficoltà di ordine pratico. D'altro canto, è sempre possibile che il consumatore conservi memoria di un marchio decaduto. Ma è significativo che tale circostanza non sia, in sé, nemmeno ostativa alla registrazione di un marchio ad esso identico o simile, essendo sufficiente, per il requisito della novità, che il primo sia decaduto per "non uso" [art. 12, 2° co. C.P.I. e art. 17, lett. d) I. marchi, nel testo modificato col

d.lgs. n. 480/1992]". ... Omissis ... Inoltre rilevando: "non coglie nel segno. Come rettamente osservato dalla Corte di appello, il "rideposito" effettuato al maturare del periodo di decadenza dalla prima registrazione, ancorché possa essere considerato indice della volontà di utilizzare, prima o poi, quel marchio, non vale a superare la sanzione voluta dal legislatore (Cass. 6 ottobre 2008, n. 24637). Né la rinnovazione del deposito poteva impedire la decadenza in uno con la ripresa dell'uso, dal momento che la riabilitazione non si applica, come spiegato, ai marchi per cui è causa, decaduti prima dell'entrata in vigore del d.lgs. n. 480/1992."



La carrozzeria scoperta dei primi modelli di Lambretta esponeva l'utenza a qualche disagio e all'inconveniente di trovarsi con gli indumenti sporchi di olio. Si distingueva però, proprio per questo a colpo d'occhio, dalla Vespa che si presentava totalmente carenata. A partire dal modello C del 1950, comparve anche in versione carenata (1) che accentuava la somiglianza estetica con la concorrente, suscitando le rimostranze della Piaggio, ma non vi furono a tale riguardo battaglie legali anche perché la filosofia costruttiva dei due scooter era troppo diversa per affermare un plagio. Malgrado le polemiche l'utenza parve molto gradire e quindi, dal 1957 al 1971 (anno cessazione della produzione in Italia) quasi tutti i modelli di Lambretta uscirono di fabbrica solo nella variante a carrozzeria chiusa, con l'eccezione del LUI destinato ad un pubblico giovane. La 125 d Racing carenata (2) fu invece una realizzazione unica, voluta dal concessionario Innocenti di Ferrara, che la allestì nel 1953 per farla partecipare alla corsa Milano - Taranto. Aveva una carenatura in alluminio battuta a mano, ruote maggiorate da 10" di diametro e raggiungeva i 120 Km/h. La competizione tra la Lambretta e la Vespa non è stata accanita solo nel settore tecnico commerciale ma ha avuto, logicamente anche un risvolto sportivo, soprattutto per quanto riguarda la classe 125 cc. Venivano a tale scopo preparati prototipi che, con gli scooter di serie, avevano ben poco da spartire. Tacendo dell'ipotizzata Lambretta bicilindrica, le modifiche hanno riguardato praticamente quasi tutta la parte ciclistica e la meccanica, il motore e i carburanti, in particolare però distinguendosi per le avveniristiche carenature (3) che le rendevano irricognoscibili conferendogli peraltro eccellenti doti aerodinamiche. Le varie prove di regolarità e durata o di velocità, venivano svolte su prestigiosi circuiti come quello di Monza o quello francese di Monthéry, ma anche su percorsi autostradali o stradali per l'occasione chiusi al pubblico: autostrada Monaco - Ingolstadt, autostrada Bergamo-Brescia in un tratto vicino ad Ospitaletto, Roma - Ostia, rettilineo della "fettuccia di Terracina" che era un tratto della via Appia poi scartato per la sua pericolosità. Prevalse quasi sempre la Lambretta, aggiudicandosi quasi tutti i record di categoria, proprio per essere rispetto alla rivale meno caratterizzata come scooter. Come recita tuttavia la canzone ... non è mica da questi particolari che si giudica un giocatore ... e la Piaggio è divenuta l'azienda leader in E.U. per la produzione di motocicli mentre la rivale non è al momento nemmeno più prodotta in Italia.

Riassumendo risulterebbe: Il marchio Lambretta fu ceduto nel 1972 dalla famiglia Innocenti, originaria titolare, alla società indiana "Scooters India Ltd" (SIL) che nel 2006 ha concesso licenza d'uso del marchio alla società inglese Fine White Line Ltd. (FWL) che, a sua volta, nel 2010 tramite la consociata Lambretta Scooters Ltd, ha sub-concesso licenza d'uso del marchio alle aziende MEG e CLAG per il settore merceologico in questione che possono quindi utilizzare il marchio a seguito di contratti di licenza d'uso. La sentenza che ci occupa limiterebbe allo stato il proprio effetto al territorio nazionale. Attualmente i modelli ancora in produzione e che hanno un mercato di affezionati soprattutto in G.B. sono: TV (Turismo Veloce) e SX (Special X). Il motivo di tale perdurante successo è da ricercarsi nella filosofia culturale Mod's, ancora in voga oltre Manica dagli anni della rivoluzione culturale, che ha fatto un'icona di entrambi gli scooter italiani. Resta da capire come si determineranno i vari organi nazionali U.E. rispetto alle eventuali cessioni (entro l'U.E.), non qualificabili come importazioni, di Lambrette dalla Gran Bretagna nelle more dell'efficacia della Brexit, avuto riguardo alla libera circolazione delle merci.

***Colonnello Guardia di Finanza**