

TRIBUNALE DI FIRENZE 19 MAGGIO 2020

GHELARDINI, G.U.

AIG EUROPE LIMITED (avv.ti L. Ravera e D. Girelli) c.
SAVINO DEL BENE S.P.A. (avv. F. Toriello) e KOINE S.P.A. (avv. C. Pillinini),
V.D. TRASPORTI S.R.L., VASILE DONDERA (avv. S. Pinzautti),
COMPAGNIA AEREA ITALIANA S.P.A. (avv. F. Smirollo)

- [1] **Spedizione – Spedizionario-vettore – Indici rilevanti**
- [2] **Trasporto terrestre – Furto – Responsabilità del vettore – Colpa grave**
- [3] **Trasporto terrestre – Rapina – Responsabilità del vettore – Colpa grave**

Agendo in surroga dell'assicurato Versace, l'assicuratore AIG convenne in giudizio Savino Del Bene per il risarcimento del danno consistente nella perdita di due partite di capi di abbigliamento, oggetto la prima di furto nell'aerea aeroportuale di Malpensa e la seconda di rapina durante il trasporto.

Savino Del Bene eccepì di aver agito solo quale spedizionario (senza assumere il ruolo di spedizionario-vettore), contestò la propria responsabilità e chiese comunque la chiamata in causa dei sub-vettori.

- [1] *Costituiscono indici rilevanti al fine di determinare l'assunzione del ruolo di spedizionario-vettore le modalità di determinazione del corrispettivo, l'emissione di documenti di trasporto ed anche la descrizione dell'attività nel sito internet dell'impresa.*
- [2] *Sussiste la responsabilità del vettore per un furto perpetrato mentre, avendo l'autista lasciato l'automezzo per il disbrigo di pratiche amministrative, lo stesso si trovava parcheggiato e veniva poi rinvenuto con la cabina aperta e senza segni di effrazione. Tali circostanze, facendo presumere che il mezzo fosse stato lasciato aperto, integrano altresì la colpa grave del vettore, con conseguente venir meno del diritto alla limitazione del risarcimento.*
- [3] *La rapina non costituisce causa di esonero da responsabilità del vettore quando non risulti l'adozione di adeguate precauzioni (quali l'evitare il trasporto in ore notturne). In mancanza di ulteriori circostanze non può però essere affermata la colpa grave del vettore.*

Scritto sottoposto a referaggio anonimo – This writing has been submitted to blind peer review

[1-3] Modalità di determinazione del corrispettivo e assunzione della veste di spedizioniere-vettore

È stato evidenziato¹ come già il Pardessus, nel commentare il codice di commercio napoleonico con riguardo alle figure che potevano intervenire in occasione di un'operazione di trasporto, avesse osservato come coloro i quali spedivano merci, convenendo con il vettore un corrispettivo inferiore a quello che avrebbero poi preteso dal loro mandante, avrebbero dovuto essere considerati imprenditori veri e propri, in particolare laddove si fosse posta una questione di responsabilità.

Già nel vigore del codice di commercio napoleonico era dunque emersa la figura² – ulteriore e intermedia rispetto al commissionario, pagato a provvigione, e al vetturale – dotata di ruolo strumentale rispetto all'organizzazione del trasporto (l'imprenditore di trasporti, appunto) la quale non provvedeva alla sua esecuzione ma era soggetta alla disciplina dettata con riguardo al vetturale.

Lucrare sul nolo era dunque ritenuto di per sé sufficiente a far assumere a chi spedisse le merci la responsabilità propria del vetturale.

Tuttavia già all'inizio del novecento si fecero strada i primi dubbi interpretativi, relativi proprio alla distinzione tra imprenditore e commissionario. Carnelutti consegnò allora alla riflessione degli interpreti alcune considerazioni ancor oggi estremamente attuali, capaci come sono di identificare in modo icastico la ragione per la quale, dopo oltre un secolo, il tema dell'assunzione della responsabilità vettoriale ad opera dello spedizioniere ancora tanto affatichi corti e interpreti: *“interessante è naturalmente se manchino indici diretti di qualificazione nella espressione del contratto, il che del resto avviene sempre nella rapida pratica degli affari. Il cliente appoggia la merce allo spedizioniere con un semplice bordereau, e né l'uno né l'altro pensano neppur lontanamente a determinare la figura del rapporto. Il cliente ordina: spedite, e lo spedizioniere spedisce: ecco tutto. Allora l'unica traccia che è possibile seguire per scernere quale sia l'opera che lo speditore presta al cliente, se l'opera cioè consista nel far eseguire il trasporto o nel concludere per il cliente il contratto di trasporto sta nell'indagine del corrispettivo e nella distinzione tra il vero corrispettivo e il rimborso delle spese [...] E dunque l'elemento caratteristico dello speditore-vettore è il forfait, come forma di mercede corrisposta dal cliente per l'opera sua, in quanto esclude la surrilevata distinzione tra provvigione per l'opera del commissionario e rimborso del prezzo del trasporto”*³.

Tuttavia, di fronte alla scelta adottata in altri ordinamenti di attribuire alla determinazione forfaitaria del corrispettivo valore presuntivo dell'assunzione di veste vettoriale⁴, scelta di cui l'opinione del Carnelutti appare un riflesso, il legislatore del 1942 optò per l'opposta soluzione: il secondo comma dell'articolo 1740 del codice civile precisa che *«le spese anticipate e i compensi per le prestazioni accessorie eseguite dallo spedizioniere sono liquidati sulla base dei documenti giustificativi, a meno che il rimborso e i compensi siano stati preventivamente convenuti in una somma globale unitaria»*.

Tale disposizione non va interpretata in senso meramente letterale ma, come avallato dalla prevalente dottrina e dalla relazione del Guardasigilli (libro obblig., 50, paragrafo 3, n.

¹ Citato da S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano, 1987, pag. 16.

² *“Dai confini incerti”*: S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano, 1987, pag. 16.

³ CARNELUTTI, *Figura giuridica dello spedizioniere*, in *Riv. dir. comm.*, 1909, II, pag. 193.

⁴ Come fatto, ad esempio, dal codice di commercio tedesco, il cui il cui paragrafo 413 pone la presunzione che lo spedizioniere sia anche vettore nel caso in cui la remunerazione sia determinata a forfait: v. CERVELLI, *L'individuazione del vettore in caso di indicazioni discordanti in polizza (e brevi cenni sulla figura dello spedizioniere-vettore)*, in *Dir. Trasp.*, 1998, pag. 123.

187), nel senso che la provvigione spettante allo spedizioniere possa essere compresa nella somma globale assieme alle spese anticipate e ai compensi per le prestazioni accessorie.

Così correttamente interpretata, tale disposizione produce due effetti: dispensare il mandataro dall'obbligo del rendiconto⁵ e arrecare oggettivi vantaggi sia alla clientela che allo spedizioniere: al primo perché è noto in anticipo il costo complessivo della spedizione, al secondo perché è posto nella condizione «*di lucrare i ribassi sul prezzo del trasporto ottenibili dal vettore*»⁶.

Un effetto che invece tale norma non produce è quello di snaturare il contratto di spedizione in un contratto di trasporto o di spedizione-trasporto, poiché non si vede come un calcolo semplificativo dei prezzi e dei costi, ossia la determinazione in termini quantitativi della prestazione del committente, possa riflettersi sulla natura del contratto, qualificata dall'attività demandata alla controparte del committente ossia dalla prestazione assunta dallo spedizioniere⁷. Infatti la prestazione sintomatica, al fine della qualificazione del rapporto cui inerisce, deve essere quella caratteristica, vale a dire, nel trasporto, quella del vettore, non la controprestazione, in denaro, dell'altro contraente⁸.

La giurisprudenza ha espresso al proposito diversi indirizzi, tutti inquadrati nell'ampio filone giurisprudenziale mirante ad individuare i criteri presuntivi sulla scorta dei quali compiere la valutazione in fatto circa la ricostruzione della volontà contrattuale nel caso concreto al fine di rivelare, specialmente ove in concorso tra loro, l'assunzione di un obbligo di trasporto e non meramente di spedizione⁹.

Uno di tali indici è quello attinente alle predeterminazione di un compenso unitario, che la sentenza in commento ha considerato rilevante per attribuire allo spedizioniere anche la "qualifica di trasportatore".

A questo riguardo la suprema Corte, nel 1982¹⁰, preso atto dell'esistenza di due tendenze interpretative affermatesi nella giurisprudenza di merito – l'una favorevole a riconoscere l'esistenza di un contratto di trasporto e non di spedizione quando si avesse il conglobamento in un'unica somma totale, *à forfait*, della provvigione e delle spese di trasporto, l'altra propensa invece a valorizzare la circostanza di fatto e le particolarità dell'accordo, da cui potesse desumersi la concreta volontà delle parti, qualunque fosse il modo di retribuzione prescelto – si è schierata per questa seconda interpretazione, affermando che "quando ricorra [...] l'ipotesi di un compenso globale, la forma del corrispettivo, pur non generando, ovviamente, una presunzione di legge, rappresenta un importante elemento di fatto da tener presente [...] nella valutazione dei dati esterni per risalire all'intento negoziale". Elemento che, in quell'ipotesi, veniva valutato congiuntamente all'ampissimo potere discrezionale di scelta assunta nell'organizzazione del trasporto.

⁵ CHIOMENTI, *Spedizione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, XLIII, Milano, 1990, pag. 302, MINERVINI, *Il mandato, la commissione, la spedizione*, in *Trattato Vassalli*, Torino, 1952, pag. 100.

⁶ ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, in *NNDI*, XVII, Torino, 1970, pag. 1100. In termini R. DE MEO, *Sulla rilevanza (o irrilevanza) qualificatoria del compenso a forfait nel contratto di spedizione*, in questa *Rivista*, 1996, pag. 1028.

⁷ CHIOMENTI, *op. ult. cit.* pag. 303.

⁸ A. BOGLIONE, *Spedizioniere e spedizioniere-vettore: la cassazione rivede, aggiornandoli e uniformandoli, i tradizionali criteri distintivi, contribuendo a fare chiarezza in materia*, in questa *Rivista*, 1998, pag. 410.

⁹ Per un'esautiva ricostruzione di tali indici si confronti M. TURCI, *A proposito del contratto di spedizione e dei suoi elementi distintivi rispetto al contratto di trasporto*, in questa *Rivista*, 2019, pag. 150 ss. Sul punto altresì R. ABBATE, *Spedizione e Trasporto: un tema sempre attuale tra vecchie e nuove problematiche*, in nota a Cass. 6 agosto 2004, n. 15186, in questa *Rivista*, 2006, pag. 1170.

¹⁰ Sent. 9 novembre 1982, 5881, in questa *Rivista*, 1984, 265, già commentata da S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano 1987, pag. 50; conf. Cass. 28 marzo 1995 n. 3614, con nota di DE MEO, *Sulla rilevanza (o irrilevanza) qualificatoria del compenso a forfait nel contratto di spedizione*,

Trib. di Firenze 19-V-2020

ATG c. Savino del Bene S.p.a.

Nel 1994 tale orientamento è stato oggetto di parziale ripensamento: in quell'anno la Cassazione ha infatti ritenuto di dover chiarire come non fosse giuridicamente corretto stabilire se la volontà delle parti si fosse indirizzata alla conclusione di un contratto di trasporto anziché di spedizione sulla sola base della predeterminazione di un compenso unitario, “*perché ciò contrasterebbe con il dettato dell'art. 1740, comma 2, cod. civ., sicché il giudizio consistente nello stabilire la natura del contratto deve essere condotto valorizzando una pluralità di dati concorrenti*”¹¹. Elementi che in tal caso consistevano, oltretutto nella predeterminazione in forma unitaria del compenso, nel grado di autonomia esercitato dallo spedizioniere e nelle indicazioni contenute nella polizza di carico.

Tuttavia un indirizzo quale quello adottato dalla suprema Corte, che ad onta del chiaro dettato dell'art. 1740, comma 2 del codice civile ribadiva la plausibilità dell'inclusione del criterio della remunerazione tra gli elementi per ricostruire la volontà delle parti, era evidentemente insoddisfacente, se è vero che in dottrina fu accolta con grande favore¹² la decisione che nel 1997 lo sovvertì, ridefinendo gli indici sulla scorta dei quali compiere la valutazione in fatto circa la ricostruzione della volontà contrattuale.

Si deve infatti alla sentenza della suprema Corte n. 7556 del 13 agosto 1997¹³ il merito d'aver espunto il criterio della determinazione forfetaria della remunerazione dal relativo novero, affermando espressamente, alla luce di quanto disposto dall'art. 1740, comma 2 del codice civile, che la richiesta di un compenso globale è “*compatibile [...] con la figura della spedizione pura, con riferimento alla quale è formulata, e non può conseguentemente essere elevata ad elemento sintomatico della diversa figura delineata dall'art. 1741 cod. civ. (come invece ritenuto dalla sent. n. 5881-82, che esclude tuttavia rilievo decisivo al detto elemento, al quale attribuisce valore solo nel concorso di altri dati ulteriori)*”.

La suprema Corte è dunque pervenuta – pur non senza successive incertezze¹⁴ – al medesimo approdo cui era giunta la dottrina in precedenza citata¹⁵, ed ha escluso che la determinazione forfetaria del compenso possa avere alcun ruolo ai fini della trasformazione del contratto di spedizione in spedizione-trasporto ai sensi dell'art. 1741, comma 2 del codice civile. Ciò in quanto, come osservato con successiva decisione¹⁶, “*dalla liquidazione convenzionale della provvigione e delle spese in una somma globale unitaria non si può argomentare, perché la legge non lo argomenta, che lo spedizioniere sia divenuto anche vettore, ribadendosi nell'art. 1741 c.c. che la qualificazione di vettore dipende esclusivamente dall'assunzione dell'esecuzione del trasporto in tutto o in parte. Per arrivare a detta presunzione fondata sul pagamento globale o a forfait sarebbe necessario che essa fossa stabilita dalla legge, come fanno i codici austriaco (art. 384) e tedesco (par. 413, c. 1, HGB)*”, ma come invece, ci prendiamo la libertà di aggiungere, il nostro codice civile non fa.

Le incertezze d'approccio al problema da parte della Corte di Cassazione si riflettono sulla giurisprudenza di merito, che ha in diverse occasioni incluso il compenso globalmente determinato tra gli indici per attribuire allo spedizioniere veste vettoriale¹⁷.

in questa *Rivista*, 1996, pag. 1026 e Cass. 28 marzo 1995, n. 3614, in questa *Rivista*, 1996, 1031.

¹¹ Cass. 6 marzo 1994 n. 1994, in questa *Rivista*, 1998 397, cui ha successivamente aderito Cass. 19 agosto 2003, n. 12125, in *Giust. civ.* 2003, I, 2055.

¹² Eloquente il titolo della nota di A. BOGLIONE a commento della relativa decisione: *Spedizioniere e spedizioniere-vettore: la Cassazione rivede, aggiornandoli e uniformandoli, i tradizionali criteri distintivi, contribuendo a fare chiarezza in materia*, in questa *Rivista*, 1998, pag. 408.

¹³ In questa *Rivista*, 1998, 406, indirizzo cui ha aderito Cass. 6 agosto 2004, 15186, in questa *Rivista*, 2006, 1170, con nota di R. ABBATE.

¹⁴ Cfr. Cass. 19 agosto 2003, n. 12125 cit.

¹⁵ Note 4 e 5.

¹⁶ Cass. 6 agosto 2004, 15186 in questa *Rivista*, 2006, 1184.

¹⁷ App. Torino 15 dicembre 2005, in questa *Rivista*, 2007, 479 ss., che ha considerato indici al riguardo significativi, oltre a quello appena riferito, la mancata indicazione, in un trasporto mul-

Tale giurisprudenza, esattamente come ha fatto la sentenza che qui si annota, valorizza il fatto che lo spedizioniere lucra sul nolo e per tale ragione, nel ricorrere di altri ulteriori indici che consentano di ravvisare l'assunzione di veste vettoriale, ascrive a chi spedisce le merci la responsabilità propria del vettore.

Pur apparendo comprensibile il desiderio di canalizzare la responsabilità derivante da eventuali inadempimenti nell'esecuzione del trasporto verso chi abbia lucrato sulla relativa operazione, non paiono tuttavia condivisibili, *de jure condito*, le conclusioni in diritto cui tale desiderio conduce, atteso che esse si scontrano con il dato letterale dell'art. 1740, comma 2 del codice civile, nell'interpretazione che occorre darne in base alla Relazione del Guardasigilli e con il fatto che tale lucro è il fisiologico effetto di una disposizione di legge che l'ha reso compatibile con il mantenimento della veste di spedizioniere puro.

Nell'attesa di un eventuale pronunciamento chiarificatore delle Sezioni Unite pare a chi scrive maggiormente corretto che la quantificazione forfetaria del compenso sia espunta dal novero degli elementi sintomatici volti alla ricostruzione in fatto dell'assunzione di un obbligo di trasporto e non meramente di spedizione, valorizzando al riguardo altri indici, tra i quali pare debbano essere privilegiati il grado di autonomia esercitato nella scelta delle concrete modalità del trasporto¹⁸ e l'emissione ad opera dello spedizioniere dei documenti di trasporto, con la propria intestazione e sottoscrizione¹⁹.

ALBERTO PASINO
Avvocato in Trieste

timodale, dei vettori che eseguono le tratte terrestri, l'indicazione della data di riconsegna al ricevitore, la previsione di un pagamento all'arrivo della merce a destinazione e la richiesta di pagamento "vuoto per pieno"; Trib. Genova 11 aprile 2005, in questa *Rivista*, 2006, 1300 ss., che oltre all'indice in commento ha valorizzato l'emissione da parte dello spedizioniere della lettera di vettura; Trib. Milano, 29 aprile 2004, in questa *Rivista*, 2006, 1241, che ha considerato rilevante la determinazione forfetaria in concorso con il grado di autonomia assunto dallo spedizioniere e le risultanze della polizza di carico; Trib. Milano 13 ottobre 2004, in questa *Rivista*, 2006, 1270 ss., che ha valorizzato, oltre al fatto che nella fattura non comparisse alcun riferimento alla retribuzione per l'attività di spedizione, il fatto che lo spedizioniere fosse indicato quale destinatario in polizza di carico; App. Milano 29 febbraio 2000, in questa *Rivista*, 2002, 972, che ha valorizzato l'unitaria determinazione del compenso per l'intero trasporto congiuntamente al fatto che lo spedizioniere si fosse interessato al recupero della merce, gli fosse stata accordata ampia discrezionalità nella scelta dei mezzi di trasporto, avesse rilasciato un buono di presa con espressa indicazione della destinazione finale e avesse provveduto per suo conto all'assicurazione della merce

¹⁸ Da ultimo App. Milano 29 febbraio 2000, in questa *Rivista*, 2002, 972 e in senso conforme gli ulteriori precedenti citati da DE MEO, cit., pag. 151, nota 61.

¹⁹ Da ultimo Trib. Livorno 20 ottobre 2004, in questa *Rivista*, 2006, 1275 ss. e in senso conforme gli ulteriori precedenti citati da DE MEO, cit., pag. 151, nota 65.