

SCOPO DEL MIO INTERVENTO

Con questo intervento vorrei riuscire a fornirVi dei facili strumenti interpretativi per gestire correttamente gli eventi sinistrosi di qualsiasi natura che possono verificarsi durante l'esecuzione dei servizi di logistica

PUNTI DELL'INTERVENTO (TRE)

Premesso che il mio intervento prende lo spunto da quello dell'Avv.to Lopez che da un punto di vista giuridico ha chiarito la natura atipica del contratto di logistica, cioè di un contratto che non trova nell'odierna disciplina civilistica una sua collocazione specifica ed unitaria essendo, al contrario, il frutto di un'esigenza del mercato reale, ritengo opportuno anticipare che lo stesso sarà suddiviso in tre parti:

- 1) **nella prima parte mi soffermerò SULL'OGGETTO DE CONTRATTO di logistica al fine di accertare se lo stesso sia effettivamente di logistica, oppure non sia altro che un contratto tipico con prestazioni accessorie.**
- 2) **nella seconda parte, cercherò di chiarire quali norme devono essere applicate alle singole fattispecie di danno che posso teoricamente verificarsi nell'esecuzione del contratto;**
- 3) **nella terza parte effettuerò una breve disamina delle singole fattispecie per rendere più concreto il mio intervento.**

L'OGGETTO DEL CONTRATTO DI LOGISTICA

Il contratto di servizi logistici è rappresentato da una serie coordinata e continuativa di attività finalizzate ad una pianificazione complessiva del flusso di movimento delle merci dalla produzione al consumo finale.

Al fine d'individuare la natura effettiva del singolo contratto potrà essere utile analizzare sia il "glossario" dei termini utilizzati all'interno del testo scritto dello

stesso, sia l'articolo del contratto normalmente intitolato "oggetto del contratto" avente la funzione di definire ed individuare con esattezza quali siano le singole e particolari prestazioni che l'operatore logistico s'impegna a compiere per conto del committente. (MOLTO DIVESE TRA LORO)

Com'è stato già chiarito, per riuscire a cogliere la natura esatta di uno specifico contratto avente quale oggetto "*...l'esecuzione coordinata di una serie di servizi finalizzati ad assicurare la gestione del magazzino e la distribuzione dei beni (prodotti direttamente o soltanto commercializzati) ai clienti finali, con organizzazione dei mezzi necessari da parte di un società terza (quella di logistica) e con gestione del rischio della medesima gestione...*", si rende assolutamente necessario valutare il contratto nella sua integralità per cogliere se l'effettivo oggetto dello stesso abbia **natura complessa, ma unitaria, ovvero prevalga al suo interno uno specifico contratto tipico**, quale quello di deposito (art 1766 c.c.), trasporto (1678 c.c.), spedizione (1737 c.c.) e il mandato (art.1703), sebbene integrati con prestazioni di natura accessoria.

Nel caso in cui le prestazioni dei singoli contratti tipici siano determinanti, ed eventuali ulteriori prestazioni abbiano natura meramente **accessoria**, la disciplina applicabile sarà quella del singolo contratto TIPICO sia sotto il profilo della responsabilità che sotto il profilo della prescrizione mentre, nel caso in cui un contratto tipico non assuma una posizione determinante, allora si potrà ritenere l'esistenza di un vero e proprio **contratto di servizi di logistica** che, lo ribadiamo, non ha una sua tipizzazione nel codice civile o nelle leggi speciali.

In linea con questa tesi, sottolineiamo come la giurisprudenza, rispetto ad un contratto di trasporto abbia affermato il principio per cui, nel caso di prestazioni accessorie, ma comunque strumentali all'obbligazione principale del trasferimento delle merci, debbano continuare ad applicarsi esclusivamente le norme del contratto di trasporto (Cass. 15.01.1985n. 73 in *Dm 1986/668*), precisando comunque che la presenza di prestazioni accessorie non altera necessariamente la natura del contratto di trasporto la cui disciplina continua ad applicarsi (Cass. 19.06.1993 n. 6941).

Il principio dell'accessorietà di una prestazione, rispetto agli oggetti principali dei contratti tipici, può far sorgere numerosi problemi interpretativi circa la qualificazione del rapporto principale, per cui si può genericamente indicare come la mera presenza di prestazioni accessorie non trasforma automaticamente un contratto tipico (trasporto/deposito ecc.) in un contratto di servizi logistici.

A titolo esemplificativo si sottolinea come la differenza tra il contratto di servizi e logistica e il contratto di trasporto con prestazioni accessorie, e magari continuativo nel tempo, va ricercata, da un lato nell'inesistenza della previsione di un risultato unitario che possa modificare la natura essenziale del contratto di trasporto e dall'altro dall'eventuale inesistenza di prestazioni idonee a snaturare i caratteri istituzionali del trasporto medesimo (Trib. di Genova 28.02.1992 DM 1994 510).

Un particolare elemento da non sottovalutare in questa valutazione preliminare riguarda il **potere di direzione e controllo specifico** che il committente ritenga opportuno garantirsi nei confronti dell'operato dell'operatore logistico in quanto, se tale controllo dovesse risultare eccessivamente stringente e penetrante, verrebbe a mancare quell'autonomia imprenditoriale necessaria non solo a qualificare la natura del contratto di logistica, ma soprattutto a giustificare un addebito di eventuali responsabilità contrattuali successive in caso di problemi sorti durante l'esecuzione del contratto.

A titolo esemplificativo, l'esistenza all'interno dello stabilimento logistico di dipendenti del committente aventi funzioni e poteri decisionali sulle modalità di gestione delle singole fasi "logistiche", snaturerebbero la natura complessiva del contratto che, pertanto, dovrebbe essere ricondotto alle singole figure tipiche.

Norme codicistiche applicabili nel caso concreto

Personalmente ritengo che il contratto di **servizi di logistica** rientri nella categoria dei contratti c.d. **misti**, cioè di contratti che, pur essendo costituiti da un unico regolamento contrattuale concreto contengono in sé i caratteri di più contratti tipici.

Sul punto la giurisprudenza ha cercato di ricondurre la fattispecie contrattuale "mista" nei limiti della disciplina tipica cui appartengono la maggior parte delle cause che caratterizzano la nuova figura contrattuale (Cass. 06.03.1970, n. 589 – FI 1972, I, 2309).

La dottrina e la giurisprudenza hanno creato due diverse teorie di denominate dell'assorbimento e/o della prevalenza e dell'integrazione

La **teoria dell'assorbimento o della prevalenza**, pur trovando un suo seguito giudiziario, è particolarmente contestata dalla dottrina civilistica specializzata in ambito trasportistico per il suo approccio semplicistico che di fatto sminuirebbe la volontà negoziale delle parti. Anche la valutazione della prevalenza può avere una

portata soggettiva, perché di fronte ad una prevalenza giuridico/materiale di una prestazione contenuta nell'oggetto del contratto, si può facilmente contrapporre un prevalenza economica, nel senso di individuare i costi complessivi di tutti i servizi che vanno a comporre il corrispettivo complessivo pagato dal committente.

In particolare se davanti ad un contratto di servizi di logistica la voce di costo relativa al deposito ed alla gestione del magazzino dovesse risultare più onerosa di quella relativa al trasporto, si potrebbe sostenere che la disciplina del contratto di deposito abbia una sua maggiore applicabilità e viceversa rispetto a tutti i possibili contratti tipici.

Personalmente ritengo che al contratto di servizi di logistica, rientrante a pieno titolo nei contratti di **"prestazione continuative e periodiche di servizi" ex art 1677 del c.c.**, debba trovare applicazione il dettato dell'art. 1570 del c.c., che in tema di contratti di somministrazione (a cui l'art. 1677 c.c. fa espresso riferimento) prevede espressamente che al contratto: **"...SI APPLICANO ANCHE LE REGOLE CHE DISCIPLINANO IL CONTRATTO A CUI CORRISPONDONO LE SINGOLE PRESTAZIONI"**.

Alla luce di tale impostazione legislativa, riteniamo evidente come sia più corretta l'applicazione del **criterio dell'integrazione**, nel senso che alle norme tipiche del contratto prevalente vadano affiancate le norme specifiche dei singoli contratti relativamente a quelle prestazioni che NON sono riferibili al contratto prevalente.

Utilizzando tale metodo si eviterà anche la possibilità di utilizzare il contratto di servizi di logistica per aggirare normative più o meno imperative imposte dalla legge a tutela, per esempio, del delicato mercato del trasporto che, invece, con il criterio dell'assorbimento potrebbe essere bypassate.

Seguendo tale impostazione si potranno più facilmente scomporre le **single violazioni alle singole prestazioni** e, nell'ambito di un contratto complessivo, determinare volta per volta la normativa applicabile in tema soprattutto di responsabilità e prescrizione.

Entrando nel merito della responsabilità nell'ambito del contratto di logistica, riteniamo che in virtù dell'indicato criterio dell'integrazione, si dovrà preliminarmente individuare la fase del servizio in cui si è verificato il sinistro e successivamente accertare con precisione le sue cause al fine di poter risalire all'obbligazione principale e/o accessoria non correttamente adempiuta.

Solo così si potrà individuare la normativa di responsabilità applicabile, il suo onere probatorio, l'applicazione di eventuali limiti di responsabilità e i termini di prescrizione e/o decadenza dell'azione specifica.

Fatte queste premesse, riteniamo opportuno sottolineare come allo stato non esistano pronunce giurisprudenziali significative in proposito, stante la tendenza delle parti coinvolte in eventuali problemi contrattuali a risolverli stragiudizialmente in costanza di rapporto lavorativo. Troppo spesso i legali che difendono gli operatori logistici contro cui vengono svolte azioni di risarcimento da parte dei committenti o di rivalsa da parte dei loro assicuratori, tendono a semplificare il contratto di logistica richiamandosi a quello di trasporto esclusivamente per invocare la limitazione di responsabilità prevista dall'art 1696 del c.c. (come novellato dal D. Lgs 286/2005) e/o la prescrizione breve sancita dall'art 2951 c.c., dimenticandosi di svolgere un'articolata e più fruttuosa attività probatoria volta a dimostrare le cause dell'evento per poi invocare la disciplina corretta (soprattutto in tema di prescrizione) e le eventuali eccezioni di esonero o limitazione della responsabilità.

Comunque il **risultato della limitazione della responsabilità** potrà essere raggiunto anche dall'esistenza di clausole specifiche contenute nel contratto singolo che, richiamando limitazioni di risarcimento per ogni tipo di inadempimento, possono introdurre dei criteri più favorevoli all'operatore logistico magari analoghe alle limitazioni di responsabilità vettoriali.

Anche l'aspetto assicurativo può giocare un ruolo importante, perché se il contratto prevede l'obbligo del committente di assicurare le proprie merci a valore intero durante tutti i servizi logistici, l'operatore logistico potrà richiedere la garanzia di una esclusione di rivalsa in ipotesi d'inadempimenti ordinariamente colposi, ma mai in ipotesi dolose o gravemente colpose.

Tale rischio commerciale di risarcimento illimitato s'incrementerà nelle fasi in cui le merci escono dal magazzino "logistico" per essere consegnate al destinatario finale, in quanto l'attuale disciplina e giurisprudenza "trasportistica" attribuiscono a numerosi inadempimenti sia vettoriali, che di natura "spedizioneristica" la qualificazione di gravemente colposi.

Tale rischio di risarcimento potrà essere facilmente superato offrendo al committente una copertura danni *all risk* contratta dall'operatore logistico il cui costo potrà essere ricompreso nel corrispettivo complessivo del servizio; ovviamente l'operatore dovrà stipulare un tal tipo di polizza con esclusione di rivalsa nei propri confronti.

ESEMPI SPECIFICI

DANNEGGIAMENTO MERCE DURANTE LA SOSTA IN MAGAZZINO (PIOGGA E/O
ERRATA MOVIMENTAZIONE)

FURTO MERCE IN MAGAZZINO

AMMANCHI ACCERTATI DURANTE INVENTARI

ERRATA COMPILAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE DI TRASPORTO E/O MAGAZZINO

DANNI DA TRASPORTO

MANCATE CONSEGNE (FURTO SMARRIMENTO)

CULPA IN ELEGENDO DEI SUB-VETTORI