



IL CONTRATTO ATIPICO DI LOGISTICA

Il contratto di logistica non corrisponde ad alcuno dei tipi "legali" di contratto presi in considerazione dal codice civile o da altre normative nazionali o internazionali

di **M. Lopez de Gonzalo**

Marco Lopez de Gonzalo, studio legale Mordiglia

Preliminarmente, può essere opportuno ricordare brevemente quali siano le origini e le motivazioni economiche del contratto di logistica. Dal lato della domanda, vi è l'esigenza delle imprese di terziarizzare segmenti più o meno ampi della propria supply chain. Dal lato

dell'offerta, si assiste all'ampliamento della gamma di servizi offerti da soggetti (vettori, spedizionieri, terminalisti) che in precedenza si limitavano ad una specifica attività.

Va anche ricordato come la terziarizzazione delle attività di logistica si realizzi in alcuni casi mediante spin off o cessioni di ramo d'azienda e possa comprendere la

locazione (o il comodato) di spazi o locali. In termini più generali, il contratto di logistica implica spesso, al di là della mera fornitura di servizi contro pagamento di un corrispettivo, una componente di collaborazione o di partnership tra impresa committente ed operatore di logistica.

Con riferimento all'inquadramento giuridico dei contratti di logistica è frequente, ed anche corretta, l'affermazione che si tratti di contratti "atipici". Il contratto di logistica non corrisponde, infatti, ad alcuno dei tipi "legali" (quali, ad esempio, la vendita, l'appalto, la locazione, ecc.) presi in considerazione e disciplinati dal codice civile o da altre normative nazionali o internazionali.

Non solo il contratto di logistica non costituisce un tipo "legale", ma secondo un'opinione diffusa, non integra nemmeno un tipo "sociale", nel senso che, a differenza di altri contratti (per esempio il contratto di leasing) che, pur non essendo previsti dal codice civile hanno però raggiunto nella prassi (anche mediante l'adozione di formulari standard) una certa unifor-

mità di contenuti, il contratto di logistica viene di volta in volta disegnato sulle specifiche esigenze del singolo committente ed i suoi contenuti possono quindi variare significativamente da un caso all'altro.

Il contratto di logistica è dunque un contratto in tutti i sensi "atipico". Esso è inoltre un contratto "misto", nel senso che viene costruito mediante la sommatoria di prestazioni che corrispondono ad una molteplicità di tipi contrattuali (trasporto, deposito, appalto, mandato).

A valle di detto contratto si pongono una serie di contratti tra l'operatore di logistica e i suoi sub-contraenti e fornitori; si tratta però, in questo caso, di contratti tipici, aventi ad oggetto una ben individuata prestazione (trasporto, deposito, ecc.), ai quali corrisponde una specifica disciplina legale.

Prima di affrontare il tema della disciplina dei contratti, atipici e misti, di logistica, è bene distinguerli da fattispecie nelle quali ci si trova in realtà in presenza di contratti tipici (soprattutto di trasporto) ai quali aderiscono alcune ulteriori prestazioni, che vengono però considerate meramente accessorie rispetto a quella principale e quindi ricondotte entro l'ambito della disciplina del contratto tipico. La giurisprudenza ha messo in evidenza alcune di queste ipotesi. Così, in primo luogo, si è ritenuto che rientri nella disciplina del contratto di trasporto il deposito temporaneo delle merci presso il vettore prima dell'inizio del loro trasferimento, o in una fase di trasbordo, o in attesa di riconsegna dopo l'arrivo a destino. Analogamente, si è ritenuta soggetta alle norme in materia di trasporto (e non di mandato) l'obbligazione del vettore di riscuotere il prezzo della merce dal destinatario.

Rispetto al tema della disciplina giuridica dei contratti atipici misti, sono state proposte impostazioni diverse. Una prima teoria, definita della "prevalenza", individua nell'ambito del contratto misto una prestazione principale, coincidente con quella di un contratto tipico, rispetto alla quale tutte le altre si pongono come accessorie e sono quindi assorbite nella disciplina di quello principale. Gli inconvenienti di questa impostazione sono, da un lato, che in un contratto di logistica è spesso impossibile dire quale sia la prestazione principale e, dall'altro, che anche prestazioni diverse da quella principale possono e devono avere una loro autonoma rilevanza.

Sul versante opposto si colloca la teoria della "combinazione", per la quale la disciplina del contratto atipico misto è costituita dalla sommatoria delle singole discipline tipiche applicabili a ciascuna delle prestazioni. Gli inconvenienti in questo caso sono che si perde di vista l'unitarietà del contratto e resta irrisolto il problema della disciplina di eventi che non siano specificamente riferibili ad una ben determinata attività (per esempio i c.d. danni non localizzati).

Un punto di equilibrio tra gli estremi della "prevalenza" e della "combinazione" può essere trovato nella teoria della "integrazione", per cui ad una disciplina-quadro, applicabile al contratto nel suo complesso, si affiancano le discipline tipiche delle singole prestazioni quando l'oggetto del contendere sia specificamente e direttamente riferibile a tali prestazioni.

Nell'ambito delle norme del codice civile, quelle che meglio sembrano attagliarsi alla funzione di disciplina-quadro del contratto di logistica unitariamente considerato sono quelle in tema di appalto di servizi: sia perché la nozione di "servizi" è estremamente ampia, sia perché l'art. 1.677 cod. civ. rinvia all'art. 1.570 cod. civ. (in tema di somministrazione) secondo il quale "si applicano... anche le regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni". In questo modo, qualora vi sia, per esempio, un danno alla merce durante la sua giacenza in magazzino, si applicheranno le norme in tema di deposito.

La giurisprudenza italiana ha in linea di massima aderito a questa impostazione in termini di integrazione tra disciplina-quadro del contratto di logistica unitariamente considerato e disciplina delle singole prestazioni, anche se in concreto le singole decisioni (forse anche per la complessità e peculiarità delle situazioni concrete) non sempre sono del tutto coerenti. In alcuni casi, così, si è ritenuta che la disciplina dell'appalto di servizi fosse l'unica applicabile (senza spazi per quelle delle singole prestazioni); in altri si è adottata come disciplina-quadro non quella dell'appalto di servizi, ma invece quella di una prestazione ritenuta prevalente (deposito, trasporto), salvo poi ritenere possibile la sua integrazione mediante altre norme riferibili a prestazioni di tipo diverso.

A fronte di una tale situazione di incertezza, le parti possono, in sede di redazione del contratto, introdurre elementi di precisazione della disciplina applicabile, che possano poi orientarne l'interpretazione da parte del Giudice. Non sembra possibile arrivare al punto di ipotizzare un contratto del tutto autosufficiente (che pretenda così di regolare i rapporti tra le parti senza alcun riferimento a norme di legge), ma è invece certamente possibile intervenire in due direzioni.

In primo luogo, individuando una disciplina-quadro e precisando, entro tale ambito, quali siano gli spazi riservati invece alle discipline tipiche di singole prestazioni (e quali siano le prestazioni che vengono in rilievo a questo riguardo).

In secondo luogo, fissando, entro i limiti consentiti dalle norme inderogabili, la disciplina di alcuni aspetti particolarmente critici. Senza entrare nel dettaglio, si può ricordare a questo proposito che l'art. 1.229 cod. civ. consente clausole di limitazione della responsabilità, salvo i casi di dolo o colpa grave e che l'art. 2.965 cod. civ. ammette la pattuizione di decadenze convenzionali, purché non rendano eccessivamente difficile l'esercizio del diritto. ●