



RITENUTO IN FATTO

1. - Nel novembre 1990 la Carbontrade S.p.A., essendo ricevitrice di una partita di pet-coke imbarcata sulla motonave Kozara, contattò l'Agenzia Marittima Vincenzo Caffio s.r.l. onde ottenere un preventivo dei costi e dei tempi di scaricamento della merce e, avendo trovato conveniente la relativa offerta, scelse Taranto quale porto di approdo e di sbarco.

1.1 - Dato che le operazioni di sbarco si rilevarono più lente di quanto garantito dalla Caffio s.r.l., tanto che la Kozara poté ripartire da Taranto solamente il 6 dicembre 1990, la Carbontrade S.p.A. convenne in giudizio l'Agenzia Marittima Vincenzo Caffio s.r.l. per sentirla condannare al risarcimento dei danni subiti e delle spese sostenute a causa del ritardo nella scaricazione della citata motonave, quantificati in lire 65.958.855.

1.2. - Costituitasi in giudizio, l'Agenzia Marittima Vincenzo Caffio s.r.l. eccepì di aver agito solo come agente raccomandatario e, dunque, senza aver assunto l'appalto della scaricazione della Kozara, non rivestendo essa convenuta la necessaria qualità di impresa di sbarco.



1.3. - In esito all'istruttoria, l'adito Tribunale di Taranto, con sentenza non definitiva del 13 gennaio 1999, qualificò il rapporto intercorso tra la Carbotrade S.p.A. e la Caffio s.r.l. come un appalto di servizi di sbarco e, rilevato l'inadempimento dell'appaltatrice, riconobbe in favore dell'attrice il diritto al risarcimento dei danni e dei maggiori costi sopportati.

1.4. - Istruita ulteriormente la causa tramite C.T.U., all'udienza del 11 novembre 2002, fissata per la precisazione delle conclusioni, spiegò intervento autonomo la Peyrani Sud S.p.A., la quale, sostenendo di aver provveduto con proprio personale e mezzi alle operazioni di sbarco e di movimentazione delle merci della Kozara, chiese la condanna della Caffio s.r.l. e della Carbotrade S.p.A., "per quanto di rispettiva spettanza", al pagamento del suo compenso, quantificato in lire 72.874.000.

1.5. - Con la sentenza definitiva del 23 ottobre 2006, il Tribunale di Taranto, aderendo alle risultanze della c.t.u., condannò la Caffio s.r.l. al pagamento in favore della Carbotrade S.p.A. della somma risarcitoria di euro 31.191,17, oltre accessori, e dichiarò inammissibile l'intervento della Peyrani Sud S.p.A.

2. - Avverso entrambe le anzidette sentenze, non definitiva e definitiva, proponeva impugnazione la Caffio s.r.l., mentre la Peyrani Sud S.p.A. proponeva gravame incidentale avverso il capo della sentenza definitiva che aveva ritenuto inammissibile il suo intervento.

2.1. - Con sentenza resa pubblica il 1° settembre 2011, la Corte d'Appello di Lecce, sezione distaccata di Taranto, rigettava integralmente sia il gravame principale, che quello incidentale, confermando entrambe le sentenze impugate.

2.2. - Per quanto ancora rileva in questa sede, la Corte territoriale, premesso che era "pacifico che la Intertrade avesse noleggiato la m/n Kozara alla Carbotrade", rilevava che era "documentalmente provato che la Carbotrade contrattò



la Caffio onde procedere alle operazioni di sbarco della merce trasportata, proponendosi quest'ultima come specializzata in imbarco e sbarco rinfuse" e che "la circostanza che la Caffio s.r.l. fosse agenzia marittima raccomandataria e che in tale qualità fosse stata contattata dall'armatore Intertrade" era irrilevante ai fini della risoluzione della controversia, dovendosi, nel caso di specie, appurare quale fosse l'effettivo incarico conferito alla Caffio dalla Carbotrade.

Tanto premesso, il giudice del gravame, avuto riguardo ai telefax versati in atti (e, segnatamente, a quello del 26 novembre 1990), concludeva nel senso che "la Caffio aveva stipulato un vero e proprio appalto di servizi con la Carbotrade", come tale essendo "il contratto stipulato tra vettore ed impresa di sbarco" avente ad oggetto lo "stivaggio e la discarica delle merci della nave".

2.3. - La Corte territoriale riteneva, poi, infondata nel merito l'eccezione con la quale si deduceva la nullità del predetto contratto d'appalto, per non essere la Caffio s.r.l. abilitata all'esercizio di operazioni portuali dalla concessione dell'Autorità Marittima all'epoca della stipulazione.

A tal riguardo, il giudice di secondo grado - premesso che la "F.lli Neri ... fu incaricata delle operazioni materiali di sbarco mercé fornitura della(e) gru che furono impiegate per conto della Carbontrade ... e fu chiamata anche la ditta Peyrani" - osservava che "nulla vietava alla Caffio di servirsi di ausiliari nell'espletamento dell'appalto di servizi e, nella specie, di compagnie portuali (la Neri e la Peyrani) che erano entrambe autorizzate ex art. 111 cod. nav. dall'Autorità Marittima e, dunque legittimate a condurre le materiali operazioni di stivaggio, imbragatura e scaricazione a terra della merce", cosa che, peraltro, era confermata dal fatto che "la fattura della Peyrani del 13.12.1990 fu



significativamente inglobata nella fattura della Caffio del 15.12.90".

3. - Per la cassazione di tale sentenza ricorre la Dott. Vincenzo Caffio s.r.l., affidando le sorti dell'impugnazione a tre motivi, illustrati da memoria.

Resiste con controricorso la Carbotrade S.p.A., mentre non ha svolto attività difensiva in questa sede la Peyrani Sud S.p.A.

CONSIDERATO IN DIRITTO

1. - Preliminarmente, va respinta l'eccezione sollevata dalla società controricorrente di improcedibilità del ricorso per asserito tardivo deposito ex art. 369, cod. proc. civ., giacché l'atto è stato notificato l'8 marzo 2012 e spedito a mezzo posta il successivo 26 marzo, con conseguente applicazione dell'art. 134, quinto comma, disp. att. cod. proc. civ., a norma del quale il deposito del ricorso e del controricorso, nei casi in cui sono spediti a mezzo posta, si ha per avvenuto nel giorno della spedizione.

2. - Con il primo mezzo è denunciata, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione degli artt. 65, 108, 109, 110 e 111 cod. nav., nella loro originaria formulazione di cui al r.d. 30 marzo 1942, n. 327, dell'art. 196 e segg. reg. nav. mar. nella sua formulazione originaria di cui al d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328; degli artt. 287 e segg. cod. nav., degli artt. 2 e 3 della legge 4 aprile 1977, n. 135, degli artt. 1710 e segg. cod. civ., degli artt. 1362, 1367, 1369 e 1371 cod. civ.; nonché è dedotta, in relazione all'art. 360, primo comma, nn. 4 e 5, violazione dell'art. 112 cod. proc. civ. e motivazione contraddittoria e insufficiente ed omesso esame di argomenti e documenti decisivi.

La Corte d'Appello, in violazione delle norme di esegesi contrattuale e mancando di considerare circostanze decisive, avrebbe erroneamente qualificato il rapporto negoziale intercorrente tra la Carbotrade S.p.A. e la Caffio s.r.l.



alla stregua di un appalto di servizi di sbarco, anziché come un contratto di raccomandazione marittima.

In particolare, il giudice di secondo grado, non avendo inquadrato il detto rapporto nella "normativa che disciplina la rappresentanza delle parti interessate agli esiti economici delle operazioni portuali, nonché in quella che disciplinava l'esecuzione delle medesime operazioni", non si sarebbe avveduto del fatto che le necessità operative della Carbotrade S.p.A. per la scaricazione della m/n Kozara imponevano, anzitutto, la nomina a Taranto di un mandatario e che la maniera più semplice di provvedervi consisteva nella nomina di un raccomandatario.

In secondo luogo, il giudice del gravame non avrebbe tenuto conto del fatto che la Carbotrade, operando professionalmente nel settore, era al corrente della normativa che all'epoca disciplinava le operazioni portuali, e che, essendo stata in grado di produrre il doc. 17 del suo fascicolo, era in possesso della pubblicazione "il porto di Taranto", circostanze queste che le avrebbero consentito di escludere che la Caffio s.r.l. fosse un'impresa portuale.

Infine, la Corte territoriale non avrebbe tenuto conto della circostanza che dalla corrispondenza tra le parti risultava che la stessa Carbotrade, quando la controversia era già insorta, aveva definito la Caffio quale sua rappresentante e che quest'ultima, nel caso di specie, si era limitata a compiere, per conto della Carbotrade, solo gli atti giuridici necessari al conferimento alla F.lli Neri ed alla Peyrani dell'incarico dell'esecuzione della scaricazione del carico della Kozara, da queste, poi, materialmente eseguito.

2.1. - Il motivo è inammissibile.

2.1.1. - Giova premettere, in linea di principio, che l'interpretazione e la qualificazione del contratto sono due operazioni concettualmente distinte, sebbene legate da una connessione biunivoca, in quanto volte all'unico fine che è



la determinazione dell'effettivo regolamento negoziale. La prima (l'interpretazione) precede logicamente la seconda (la qualificazione).

L'attività interpretativa è, infatti, operazione ermeneutica, governata da criteri giuridici cogenti, che tende alla ricostruzione del significato del contratto in conformità alla comune volontà dei contraenti.

La ricerca volta ad individuare l'effettiva *voluntas* dei contraenti, utile per la successiva qualificazione del negozio, non può, come accennato, prescindere dall'osservanza dai canoni ermeneutici di cui all'art. 1362 ss. cod. civ., che rappresentano delle vere e proprie norme cogenti, le quali sono ordinate secondo un principio di gerarchia interna, in forza del quale i canoni strettamente interpretativi prevalgono su quelli interpretativi-integrativi, tanto da escluderne la concreta operatività allorché l'applicazione dei primi risulti da sola sufficiente a rendere palese la comune intenzione delle parti stipulanti (in tal senso già Cass., 21 luglio 1972, n. 2505; Cass., 14 gennaio 1983, a. 287).

Una volta individuata l'intenzione comune delle parti del contratto, il passaggio successivo è la sussunzione del negozio in un paradigma disciplinatorio, sì da apprezzarne l'aderenza (magari anche solo parziale e/o secondo schemi combinatori) con una fattispecie astratta, tra quelle preventivamente delineate dal legislatore oppure conformate dagli usi e dalle prassi commerciali, sebbene il contratto possa anche non coincidere affatto con il "tipo" e mantenere, come tale, la sua vocazione ad essere "legge tra le parti", ove sia diretto a realizzare un interesse meritevole di tutela, ai sensi dell'art. 1322, secondo comma, cod. civ.

In siffatta prospettiva, la qualificazione del contratto ha la funzione di stabilire quale sia la disciplina in concreto ad esso applicabile, con le relative conseguenze effettuali.



L'attività di interpretazione - consistente, come detto, nella ricerca e nella individuazione della comune volontà dei contraenti - è un tipico accertamento di fatto riservato al giudice di merito, normalmente incensurabile in sede di legittimità, salvo che, *ratione temporis*, nelle ipotesi (rilevanti nella specie, per essere stata la sentenza impugnata pubblicata il 1° settembre 2011) di motivazione viziata ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 5, cod. proc. civ., nella formulazione antecedente alla novella di cui al d.l. n. 83 del 2012 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 134 del 2012) ovvero nella ipotesi di omesso esame di un fatto decisivo e oggetto di discussione tra le parti, alla stregua del c.d. "minimo costituzionale" del sindacato di legittimità sulla motivazione, ai sensi del n. 5 del citato art. 360 nella formulazione attualmente vigente, ovvero, ancora, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., per violazione dei canoni legali di ermeneutica contrattuale, previsti dall'art. 1362 e ss. cod. civ.

L'attività di qualificazione, affidandosi al metodo della sussunzione, si risolve nell'applicazione di norme giuridiche e può formare oggetto di verifica in sede di legittimità sia per ciò che attiene alla descrizione del modello tipico cui si riferisce, sia per quanto riguarda la rilevanza qualificante degli elementi di fatto così come accertati, sia, infine, con riferimento alla individuazione delle implicazioni effettuali conseguenti alla sussistenza della fattispecie concreta nel paradigma normativo.

2.1.2. - Tanto premesso, le doglianze della parte ricorrente risultano inammissibilmente veicolate, giacché, lungi dall'evidenziare errori o aporie nell'applicazione, da parte della Corte territoriale, dei criteri di esegesi negoziale, ovvero insufficienze o aporie intrinseche al ragionamento ermeneutico a tal riguardo pertinente, esse si sono limitate a prospettare una diversa e più favorevole



interpretazione della vicenda negoziale per cui è causa, al fine, poi, di accreditare la preferita qualificazione dei contratti in essa rilevanti e, segnatamente, di quello intercorso con la Carbontrade S.p.A., con ciò venendosi, però, a sostituire alla Corte di appello nei poteri ad essa riservati, sia in punto di ricostruzione della comune volontà dei contraenti, impingendo direttamente nella *quaestio facti* che attiene a siffatta operazione, sia nella connessa, ma conseguente, fase qualificatoria del rapporto giuridico instauratosi (cfr., in punto di interpretazione e qualificazione dei rapporti *inter partes* da parte della Corte di appello di Lecce, la sintesi, cui si rinvia integralmente, al § 2.2. del "Ritenuto in fatto" che precede).

Una siffatta prospettazione delle censure, non consentanea ai paradigmi legali di accesso al giudizio di legittimità (art. 360, primo comma, cod. proc. civ.), si pone, peraltro, in palese violazione anche dei principi di specificità e di localizzazione ex art. 366, primo comma, n. 6, cod. proc. civ., non avendo la società ricorrente fornito intelligibile contezza dei contenuti dei documenti su cui il giudice di appello ha fondato la propria interpretazione e qualificazione negoziale (e, segnatamente, dei telex prodotti in atti), né affatto indicato la sede processuale di riversamento e attuale rinvenibilità dei documenti medesimi. Così come in ricorso si manca del tutto di puntualizzare contenuti e localizzazione della prova testimoniale della quale viene dedotto il carente esame da parte del giudice del merito.

3. - Con il secondo mezzo è dedotta, in relazione all'art. 360, primo comma, nn. 3 e 5 cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione dell'art. 2697 c.c. e degli artt. 111, 1171 e 1172 cod. nav. e 1344 e 1418 cod. civ.,

La Corte d'appello avrebbe qualificato la F.lli Neri come ausiliare della Caffio s.r.l. senza fare riferimento ad alcun elemento di prova emergente dal processo e senza



motivare adeguatamente sul punto, non avendo specificato quale fosse la natura giuridica del rapporto, se di ausiliario come lavoratore dipendente o come lavoratore autonomo o come subappaltatore.

In ogni caso, la Corte territoriale avrebbe dovuto rilevare la nullità assoluta del contratto, in quanto concluso, rispettivamente, in violazione delle norme imperative di cui agli artt. 111, 1171 e 1772 c. nav. o in frode alla legge.

4. - Con il terzo mezzo è denunciata, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione delle norme di diritto portate dall'art. 1418 c.c. in relazione alle norme di diritto portate dagli artt. 65, 108, 109, 110 e 111 cod. nav., nella loro formulazione originaria di cui al r.d. 30 marzo 1942, n. 327, dell'art. 196 e segg. reg. nav. mar. nella sua formulazione originaria di cui al d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328.

La Corte d'Appello avrebbe erroneamente ritenuto valido l'asserito contratto d'appalto avente ad oggetto la scaricazione della m/n Kozara, nonostante il detto contratto fosse nullo per violazione di norme imperative o, comunque, per illiceità dell'oggetto e/o della causa, in quanto stipulato da un soggetto (la Caffio s.r.l.) non autorizzato dall'Autorità Marittima all'esercizio di un'impresa di operazioni portuali, come prescritto dalla normativa al tempo vigente.

5. - Il secondo ed il terzo motivo, da scrutinarsi congiuntamente, non possono trovare accoglimento.

5.1. - Il giudice di secondo grado ha ritenuto che tra la Caffio s.r.l. e la Carbotrade S.p.A. fosse intercorso "un vero e proprio appalto di servizi", tale essendo "il contratto stipulato tra vettore ed impresa di sbarco" avente ad oggetto lo "stivaggio e la scarica delle merci della nave".



Su tale premessa - che, all'esito dello scrutinio che precede, non può più essere messa in discussione - la stessa Corte di appello ha poi evidenziato che la Caffio s.r.l., ai fini dell'espletamento dell'appalto di servizi e, dunque, per le operazioni di sbarco del carico di petcoke della Carbotrade S.p.A. (trasportato sulla motonave Kozara), si era avvalsa di "ausiliari", ossia delle imprese ("compagnie") portuali F.lli Neri e Peyrani, entrambe autorizzate ex art. 111 cod. nav. dall'Autorità Marittima a condurre le materiali operazioni di stivaggio, imbragatura e scaricazione a terra della merce.

Donde l'esclusione della nullità del predetto contratto di appalto di servizi, in quanto "nulla vietava alla Caffio di servirsi di ausiliari" per l'espletamento di detto appalto.

5.2. - Tale essendo la *ratio decidendi* della sentenza impugnata, occorre anzitutto precisare che non è dato attribuire alcun rilievo divergente al mero utilizzo del termine "compagnie", ossia nel senso di compagnie di maestranze portuali di cui all'art. 110 cod. nav., giacché risulta palese dal contesto complessivo della motivazione che la F.lli Neri e la Peyrani sono state considerate imprese concessionarie ai sensi dell'art. 111 cod. nav. per le "operazioni portuali", ciò che, per l'appunto, dette imprese erano effettivamente, come la stessa società Caffio ha cura di riaffermare in ricorso (p. 12). Dunque, neppure rileva in questa sede la circostanza che anche la "compagnie" portuali potevano essere soggetti concessionari, come previsto dal terzo comma del medesimo art. 111.

Va, altresì, disattesa la censura, del tutto generica, sulla dedotta carente ed arbitraria motivazione in ordine alla qualificazione della F.lli Neri come "ausiliaria della Caffio", posto che la sentenza impugnata evidenzia le fonti del proprio convincimento (doc. n. 7 fascicolo parte appellata e relativo telex; deposizione testimoniale Romita)



in ordine all'affidamento dell'incarico delle "operazioni materiali di sbarco mercé fornitura della gru" in capo alla predetta impresa portuale, senza che su tale apparato motivazionale siano state mosse critiche di sorta.

Peraltro, il profilo di doglianza che attiene alla mancata specificazione del tipo di rapporto che legava la F.lli Neri alla Caffio, oltre a non cogliere (anche in contraddizione con quanto assunto più oltre nello stesso ricorso sulla natura imprenditoriale della F.lli Neri quale soggetto autorizzato ai sensi dell'art. 111 cod. nav.) che tale rapporto, intercorso in forza di incarico affidato ad una impresa, non poteva in ogni caso caratterizzarsi come rapporto di lavoro dipendente, non esibisce neppure quale sia l'effettivo interesse che la sorregge, in rapporto all'eventuale invalidazione della *ratio decidendi* anzidetta.

5.3. - Sono, altresì, infondate le censure che deducono la nullità del contratto di "appalto di servizi" intercorso tra la Vincenzo Caffio s.r.l. e la Carbotrade S.p.A.

5.3.1. - La questione che pone il ricorso - così come occorre delimitarla in funzione della effettiva pertinenza delle censure rispetto alla *ratio decidendi* che assiste la sentenza impugnata in questa sede e in base alla premessa, ormai cristallizzata, della qualificazione del contratto operata dal giudice del merito - è quella se, nel regime antecedente alla novella di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, il contratto di appalto di servizi di operazioni portuali (nella specie, scaricazione di nave) stipulato, nei confronti (nel caso in esame) del ricevitore delle merce trasportata, da soggetto non munito dell'autorizzazione di cui all'art. 111 cod. nav., ma che, ai fini dell'espletamento del servizio assunto contrattualmente, si sia avvalso di imprese portuali che detta autorizzazione posseggano, sia nullo ex art. 1418 cod. civ., per illiceità dell'oggetto (art. 1346 cod. civ.) e/o della causa (art. 1343 cod. civ.), o per essere in frode alla legge (art. 1344 cod. civ.),



stante la previsione di cui all'art. 1171, n. 1, cod. nav., che stabiliva il divieto, assistito da sanzione penale (arresto fino ad un anno o ammenda fino a due milioni di lire, nella versione, applicabile *ratione temporis*, precedente all'abrogazione del predetto art. n. 1 recata dalla legge n. 84 del 1994 e della stessa modifica della sanzione penale in amministrativa dettata dal d.lgs. n. 507 del 1999), di "esercita(re) un'impresa di operazioni portuali", in assenza della prescritta concessione.

La questione è stata risolta dalla Corte di appello di Lecce in termini di validità di un tale contratto e la decisione merita conferma alla stregua delle considerazioni che seguono.

5.3.2. - Nel regime previgente alla riforma recata dalla legge n. 84 del 1994 - la quale, anche a seguito degli interventi della Corte di giustizia (12 dicembre 1991 in C-179/90) sulla incompatibilità con il diritto comunitario delle situazioni di monopolio/oligopolio circa il diritto esclusivo d'esercizio delle operazioni portuali, ha operato nel senso di affermare, nell'ambito di dette attività, il principio della libera concorrenza, fondandosi sulla natura eminentemente privata delle attività stesse - la disposizione di cui all'art. 1171, n. 1, cod. nav. (poi abrogata dalla citata legge n. 84) mirava ad evitare che le operazioni portuali (imbarco, sbarco, trasporto, deposito, movimento in genere delle merci e di altro materiale: art. 108 cod. nav.) fossero svolte, per conto terzi, da impresa priva di concessione amministrativa.

5.3.2.1. - A tal riguardo giova incidentalmente precisare che il testo del citato n. 1 dell'art. 1171, nella sua originaria formulazione (come detto, applicabile al caso in esame), così recitava: "chiunque esercita un'impresa di operazioni portuali, senza la concessione prescritta nell'articolo 110".



Appare evidente che il richiamo all'art. 110, in luogo dell'art. 111, è frutto di un mero errore di coordinamento interno allo stesso codice della navigazione.

Difatti, il precetto della fattispecie incriminatrice mutua direttamente, ed in modo assolutamente chiaro, il proprio contenuto dall'art. 111 cod. nav., che è la disposizione disciplinante, per l'appunto, l'esercizio delle operazioni portuali per conto terzi da parte di imprese munite di apposita "concessione", mentre il precedente art. 110 - nel cui tessuto dispositivo non vi è menzione alcuna di rapporti concessori - si occupa di un ambito affatto diverso, ossia delle vicende (costituzione, fusione, soppressione, funzionamento, etc.) riguardanti le "compagnie e gruppi portuali", ovvero quei soggetti dalla personalità giuridica nei quali si costituiscono le "maestranze addette alle operazioni portuali".

Del resto, come già accennato, è esclusivamente l'art. 111, terzo comma, cod. nav. a prevedere che la "concessione" possa essere rilasciata anche alle "compagnie", di cui all'art. 110 cod. nav., che intendano esercitare operazioni portuali per conto terzi.

Peraltro, il difetto di coordinamento emerge evidente (e, in ciò, sembra trovare in parte spiegazione) dalla stessa relazione di accompagnamento del r.d. 30 marzo 1942, n. 327 (in G.U. n. 93 del 18 aprile 1942), in cui ai §§ da 76 a 78 del Capo IV si registra, nell'illustrazione delle norme, uno slittamento in avanti nell'indicazione delle disposizioni prese in considerazione, ossia quelli che nel codice sono gli artt. 110, 111 e 112, nella relazione vengono erroneamente indicati, rispettivamente, come artt. 109, 110 e 111, sebbene, poi, la illustrazione dei contenuti ne palesi la perfetta corrispondenza con quelli esibiti dalle disposizioni codicistiche.

5.3.3. - Tanto puntualizzato, era chiaro, dunque, il collegamento tra la citata norma dell'art. 1171, dettata, per



esigenze di rilievo pubblicistico, ai fini della tutela del regolare e sicuro svolgimento delle attività in ambito portuale, e quella di cui all'art. 111 cod. nav. (anch'essa abrogata dalla legge del 1994), che prevedeva, per l'appunto, la necessità di detta concessione.

Invero, non importa in questa sede soffermarsi tanto sulla natura propria dell'atto indicato dalle citate disposizioni (se realmente concessione, traslativa di un pubblico servizio; ovvero, al di là del nomen, autorizzazione volta a rimuovere un ostacolo all'esercizio della attività economica imprenditoriale, come da una parte della dottrina e della giurisprudenza amministrativa ritenuto), quanto, piuttosto, evidenziare e ribadire che la ratio delle citate norme, tra loro connesse, era, per l'appunto, quella di garantire e tutelare lo svolgimento della normale attività delle operazioni portuali, da affidare, dunque, ad un soggetto che, munito di determinati requisiti (tali da consentire alla p.a. di "concedere" il servizio: cfr. artt. 196-200 reg. nav. mar.) assicurasse l'efficienza e la sicurezza dell'esercizio delle operazioni anzidette.

In siffatta prospettiva, quindi, assumeva rilievo che le operazioni portuali riguardanti l'ordinario trasporto merci fossero effettivamente esercitate, per conto terzi, da impresa concessionaria e, dunque, da questa assunte professionalmente come attività economica organizzata, là dove, poi, l'esecuzione delle operazioni (ossia la loro effettuazione materiale) era necessariamente devoluta alle maestranze costituite in "compagnie e in gruppi", ex art. 110 cod. nav., come previsto dallo stesso art. 111, comma quarto.

La legge, pertanto, non si preoccupava affatto di quale fosse il tipo o la natura del rapporto giuridico che legava l'impresa concessionaria ed il "terzo" per conto del quale il servizio veniva svolto, ponendo, invece, l'accento - come visto - soltanto sulla necessità che il servizio richiesto fosse effettivamente esercitato dall'impresa concessionaria.



In tal senso, è da ritenersi che, assicurato l'effettivo esercizio dell'operazione portuale da parte dell'impresa concessionaria e, dunque, soddisfatte le esigenze pubblicistiche sopra evidenziate, come si atteggiassero i rapporti con il "terzo" beneficiario del servizio e quale veste giuridica assumesse la concessionaria non interessava l'ambito della prescrizione sanzionatoria di cui all'art. 1171 cod. nav.

Del resto e a maggior ragione, secondo un orientamento risalente (ma non successivamente smentito) di questa Corte (Cass., 11 maggio 1967, n. 968; Cass., 15 ottobre 1968, n. 3300), neppure l'assunzione volontaria di contratti di appalto con gli utenti del porto da parte della compagnie prive di concessione (e ciò varrebbe anche per le imprese di sbarco), e dunque in forza della gestione di fatto delle operazioni portuali, consentiva di escludere che tali contratti fossero giuridicamente validi e producessero tutti i loro effetti nei confronti delle parti contraenti, non potendo le norme pubblicistiche a tutela dell'ordinato svolgimento del lavoro e delle operazioni portuali (e, tra queste, anche quelle di carattere penale, come l'originaria disposizione dell'art. 1171 cod. nav.) incidere sulla loro intrinseca validità, per cui (fatta salva l'irrogazione delle sanzioni, amministrative e/o penali, a carico dei trasgressori) operavano le ordinarie norme del codice civile sulle cause di nullità.

Sicché, la configurazione giuridica dei rapporti implicati poteva anche essere diversificata e, sebbene la pratica registrasse il diretto legame (in forza di appalto di servizi; ma in tale prospettiva si collocava anche la giurisprudenza: cfr. Cass., 15 luglio 1956, n. 2093) tra impresa portuale e "terzo" interessato all'operazione (vettore, ricevitore, etc.), non poteva, tuttavia, escludersi che il concessionario svolgesse la prestazione anche in altra veste, tra cui quella di ausiliario di chi si fosse assunto



contrattualmente l'appalto del servizio in favore del richiedente, rimanendo la posizione del terzo beneficiario comunque garantita in base all'art. 1228 cod. civ., quale norma che opera a prescindere dalla natura del rapporto che lega il debitore della prestazione all'ausiliario (nella specie, per le ragioni già evidenziate, non potendo comunque ricondursi ad un rapporto di subordinazione), risultando essenziale soltanto che il debitore in ogni caso si avvalga dell'opera dell'ausiliario nell'attuazione dell'obbligazione assunta, ponendo tale opera a disposizione del creditore, sicché la stessa risulti così inserita nel procedimento esecutivo del rapporto obbligatorio (Cass., 26 maggio 2011, n. 11590).

5.3.4. - Posto, quindi, che, nella fattispecie in esame, non si verteva in ipotesi di attività vietata di per sé dalla legge o "riservata" essa stessa in ragione della sua peculiare natura (cfr. art. 2229 cod. civ.), ma di esercizio di una attività di impresa "concesso" soltanto a taluni imprenditori in forza di provvedimento amministrativo, ossia di un diritto di esclusiva quanto all'organizzazione delle operazioni portuali, ove (come nella specie accertato dal giudice del merito) la regolamentazione dei rapporti inter partes viepiù (ossia, a fortiori rispetto a quanto evidenziato in forza delle citate Cass. n. 968 del 1967 e n. n. 3300 del 1968) avesse garantito detta esclusiva (tramite l'effettivo esercizio delle operazioni portuali da parte di imprese concessionarie), non si poneva affatto questione di nullità del contratto per i profili evocati dalla società ricorrente (che richiama le non pertinenti ipotesi di nullità negoziali per edificazione in assenza di concessione o per esercizio di specifica attività in mancanza della iscrizione ad albi o elenchi stabilita per legge).

6. - Il ricorso va, pertanto, rigettato e la società ricorrente condannata, ai sensi dell'art. 385, primo comma, cod. proc. civ. al pagamento, in favore della parte



controricorrente, delle spese del presente giudizio di legittimità, come liquidate come in dispositivo in conformità ai parametri introdotti dal d.m. 10 marzo 2014, n. 55.

Nulla è da disporsi in punto di regolamentazione di dette spese nei confronti della parte intimata che non ha svolto attività difensiva in questa sede.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE

rigetta il ricorso e condanna la società ricorrente al pagamento delle spese del presente giudizio di legittimità, che liquida, in favore della parte controricorrente, in complessivi euro 5.400,00, di cui euro 200,00 per esborsi, oltre spese generali ed accessori di legge.

Così deciso in Roma, nella Camera di consiglio della Sezione Terza civile della Corte suprema di Cassazione, in data 8 aprile 2016.

Il Consigliere estensore

Il Presidente

Il Funzionario Giudiziario
Innocenzo BATTISTA

DEPOSITATO IN CANCELLERIA
Oggi 14 LUG 2016
Il Funzionario Giudiziario
Innocenzo BATTISTA