

N. R.G. 1969/2012



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE ORDINARIO di REGGIO EMILIA
SEZIONE SECONDA CIVILE

Il Tribunale, nella persona del Giudice dott. Luca Ramponi
ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile di I Grado iscritta al n. r.g. 1969/2012 promossa da:

M. [REDACTED] AUTOTRASPORTI SAS [REDACTED] C. (C.F. [REDACTED]) il
patrocinio dell'avv. [REDACTED]

[REDACTED]
elettivamente domiciliato a [REDACTED] presso il difensore
a [REDACTED]

ATTRICE

contro

S. [REDACTED] GMBH (C. [REDACTED]) con il patrocinio dell'avv. [REDACTED]
elettivamente domiciliata in [REDACTED] il difensore avv.
[REDACTED]

CONVENUTA

CONCLUSIONI

Le parti hanno concluso come da verbale d'udienza di precisazione delle conclusioni.



Concisa esposizione delle ragioni di fatto e di diritto della decisione

La M. Autotrasporti ha convenuto in giudizio la S. GmbH, società austriaca, chiedendone la condanna al risarcimento dei danni patiti a seguito della ingiustificata sospensione, a far data da Gennaio dell'anno 2011, del contratto quadro con il quale le parti si erano obbligate rispettivamente ad eseguire (M. Autotrasporti) e a far eseguire, nei limiti della sussistenza di esigenze commerciali in relazione agli ordinativi dei propri clienti, trasporti di carne suina (S. GmbH) dalla sede della convenuta verso le destinazioni dei clienti italiani di quest'ultima.

La convenuta è rimasta dapprima contumace, costituendosi solamente alla udienza fissata per l'interpello formale della legale rappresentante di quest'ultima che, effettivamente, previa revoca della contumacia, ha avuto luogo.

Sulla fattispecie deve ritenersi definitivamente fissata la competenza del Giudice Italiano adito da parte attrice e non contestata dalla convenuta nel primo atto difensivo (ossia nella costituzione in udienza del 6-6-2013).

Infatti, ai sensi dell'art. 4 della legge 31 maggio 1995, n. 218, di riforma del sistema italiano del diritto internazionale privato, la contestazione della giurisdizione del giudice italiano resta preclusa ove non proposta dal convenuto con il suo primo atto difensivo (Cass., Sez. U, Ordinanza n. 22818 del 24/10/2006; Sez. U, Ordinanza n. 21053 del 01/10/2009).

In ogni caso, tenuto conto che il contratto tra le parti aveva ad oggetto la (futura) esecuzione di servizi di trasporto, la giurisdizione dell'Autorità Giudiziaria Italiana dovrebbe ammettersi in forza dell'art. 5 comma 1 Reg. 44/2011 UE (applicabile essendo entrambe le parti società aventi sede nel territorio di Stati Membri dell'Unione Europea): per i contratti aventi ad oggetto la prestazione di servizi essendo invero competente il giudice del luogo in cui i servizi avrebbero dovuto essere prestati. È infatti incontestato che, nel caso di specie, i servizi di trasporto avrebbero dovuto essere resi verso l'Italia, in questo paese dovendo quindi individuarsi il luogo di esecuzione delle prestazioni tipiche oggetto del contratto.

Non vi è dubbio che alla luce della documentazione in atti e delle dichiarazioni rese in sede di interpello formale dalla legale rappresentante della convenuta il contratto stipulato tra le parti possa essere iscritto nella categoria dei contratti normativi.

Il contratto risulta concluso in ragione della sottoscrizione per accettazione e successivo invio alla controparte da parte di S. GmbH del fax con la quale la odierna attrice dichiarava di intendere accettare la "offerta" della odierna convenuta di € 1050 per i carichi di ogni lunedì e giovedì" (v. doc. 5 att.). Risulta invece interlineato e dunque non è parte del contratto l'impegno a richiedere sempre con quella cadenza (due giorni a settimana) i trasporti.

La S. GmbH ha infatti apposto una postilla (manoscritta) alla scrittura privata in oggetto con la quale ha precisato che purtroppo non possiamo confermare che i nostri clienti comprano da noi per i prossimi 3 anni. Se comprano da noi; confermiamo che la vostra ditta fa il trasporto".

Su tale testo contrattuale così modificato si è pertanto perfezionato l'incontro delle volontà negoziali tra le parti.

Dunque, in forza di tale contratto ciascuna parte infatti non ha assunto infatti direttamente l'obbligo di eseguire un certo numero di trasporti e dall'altro lato di corrispondere il corrispettivo pattuito: parte convenuta ha infatti condizionato le richieste di ordinativi, alla circostanza che i propri clienti richiedessero effettivamente trasporti di merce nelle quantità e per giorni in generale pattuiti: sicché per altro verso la attrice M. Autotrasporti aveva solamente assunto un obbligo di messa a disposizione in almeno due giorni a settimana (il lunedì e il giovedì) del proprio mezzo per i trasporti di carne da stipularsi in forza degli ordini della S. GmbH volta a volta contro il corrispettivo pattuito.

In altri termini, nel caso di specie occorrerà distinguere il contratto quadro avente ad oggetto la regolamentazione unitaria e uniforme per la durata di anni 3 dei contratti di trasporto tra le parti, con



l'assunzione, da parte della M. Autotrasporti dell'obbligo di messa a disposizione per due giorni a settimana del proprio automezzo e, con l'assunzione da parte di S. GmbH dell'obbligo di servirsi per i trasporti di carne ove necessario per la propria attività commerciale dei servizi dell'odierna attrice.

Al presente contratto è certamente applicabile la legge italiana. In forza dell'art. 57 della Legge 218/1995 la legge applicabile deve individuarsi (per i contratti di trasporto) in forza dell'art. 4 par. 2 della Convenzione di Roma del 1980 cui la legge di diritto internazionale privato fa espresso rinvio: in forza di tale ultima norma la legge applicabile alla fattispecie dovrebbe essere invero quella dello Stato nel quale ha sede, al momento della conclusione del contratto, la parte che è tenuta ad effettuare la prestazione caratteristica: poiché è indubbio che (anche considerando la natura normativa del contratto) la prestazione caratteristica (il trasporto di merci) in relazione alla quale va identificata la causa concreta del negozio doveva essere adempiuta da M. Autotrasporti s.a.s., società di diritto italiano e avente sede in Italia, risulta applicabile la legge italiana.

Ciò posto è indubbio che l'impegno triennale assunto con il contratto sopra citato avrebbe dovuto valere per una durata di tre anni e dunque fino al 31 dicembre 2011 (3 anni dalla data di stipulazione del contratto da individuarsi nel gennaio 2009).

È inoltre pacifico e risulta ammesso, con dichiarazione a valenza confessoria, dalla stessa legale rappresentante della odierna convenuta che, mentre sono risultati eseguiti tutti i trasporti pattuiti nel corso dell'anno 2009 e 2010 (v. anche i ddt e le fatture prodotte dalla attrice), la S. GmbH ha deciso di rivolgersi ad altri trasportatori per i viaggi di trasporto carne in Italia (una diversa società italiana di autotrasporto, la .r.l. in particolare), avendo deciso di non volersi più servire della M. Autotrasporti s.a.s.¹.

È evidente dunque l'inadempimento della odierna convenuta S. GmbH alle obbligazioni assunte in forza del contratto quadro.

La eccezione di inadempimento e di risoluzione del contratto è eccezione in senso stretto che parte convenuta (Cass., Sez. 2, Sentenza n. 6168 del 16/03/2011) essa è inammissibile (v. sul punto Cass., Sez. 2, Sentenza n. 20147 del 03/09/2013 e già con riguardo alle preclusioni del previgente art. 180 c.p.c. ma con principio applicabile per identità di ratio anche alla presente fattispecie: Cass., Sez. 1, Sentenza n. 12314 del 06/07/2004).

Essa è inoltre fondata su elementi di prova documentale (nonché su prove costituende) inammissibili perché oggetto di offerta in comunicazione dopo lo scadere delle preclusioni istruttorie di cui all'art. 183 comma VI c.p.c. (v. doc. 3 conv.).

Infatti parte convenuta si è costituita dopo lo scadere del termine di cui all'art. 183 c.p.c. per la proposizione e precisazione delle domande nonché dei termini per la produzione documentale, senza allegare fatti impeditivi di una più tempestiva costituzione alla stessa parte non imputabili e che possano giustificare una rimessione in termini peraltro mai richiesta.

In ogni caso tale eccezione è comunque infondata.

L'inadempimento all'obbligo di effettuare un unico trasporto in data 30-12-2010 non può certamente considerarsi di non scarsa importanza, tenuto conto della disponibilità ad eseguire il trasporto il giorno successivo.

Infatti nell'economia del contratto normativo era essenziale che fosse assicurata una disponibilità di due giorni a settimana non già che venisse effettuato un trasporto specifico. La mancata esecuzione di un singolo trasporto può giustificare il mancato pagamento del corrispettivo per lo stesso o la risoluzione del singolo contratto di trasporto: giammai di per sé può considerarsi grave nell'economia complessiva di un contratto quadro di durata triennale e che prevedeva (in potenza) l'effettuazione di

¹ V. dichiarazioni in sede di interpellato formale: <<non potevo più fidarmi e quindi ho dichiarato che non avrei più voluto servirmi della Max>>.



Per altro verso l'essenzialità del termine con riguardo al periodo festivo e alla essenziale puntualità rileverebbe parimenti con riguardo al trasporto da effettuarsi quel giorno: se la relativa eccezione fosse stata tempestivamente proposta potrebbe quindi tale inadempimento rendere non risarcibile il danno emergente concernente l'offerta di quel singolo trasporto tardivo.

Certamente non può giustificare la risoluzione anticipata del complessivo contratto quadro, ossia dell'impegno a effettuare trasporti con una certa cadenza.

D'altro canto, dalla documentazione validamente prodotta in atti, si evince che la S. [redacted] GmbH ha confermato di voler richiedere sempre un camion a settimana anche successivamente al verificarsi del preteso inadempimento (v. fax del 28-1-2011: doc. 11 att.): con tale comunicazione la odierna convenuta dava conto di ritenere ancora pienamente vigente *inter partes* il rapporto negoziale quadro del quale chiedeva infatti alla M. [redacted] Autotrasporti di dare attuazione ancora a far data da quel momento.

In realtà, per contro, risulta documentato come la S. [redacted] GmbH per tutto l'anno 2011 si sia rivolta per effettuare trasporti con cadenza di circa due giorni alla settimana ad altro trasportatore italiano: la [redacted] s.r.l. (v. documenti esibiti da quest'ultima oltre che dalla convenuta in forza dell'Ordinanza del G.I. 7-2-2013).

Ciò posto è indubbio che sussista danno conseguente all'inadempimento del contratto quadro che può imputarsi alla odierna convenuta con riguardo alla offerta esecuzione del trasporto in data 10 gennaio 2011 e in data 31-1-2011: tali trasporti risultano effettivamente eseguiti (v. fattura [redacted] 105-C) da altro trasportatore, sicché vi erano merci da trasportare, ma, contravvenendo agli obblighi assunti, la odierna convenuta ha rifiutato di caricare i camion inviati dalla attrice.

Risulta documentato che per tali viaggi sono stati sostenuti costi per

- Spese autostradali in Italia e Austria: € 272,36 complessivi (v. doc. 29 -30 att.);
- Retribuzione giornaliera² (€ 140,00 al giorno per due giorni) dell'autista: € 280;
- Spese per carburante pari a € 165,00 a viaggio: € 330³

E dunque complessivamente € 882,36 che possono equitativamente incrementarsi ad € 1200,00 tenuto conto del danno costituito dall'inutile aggravio dei costi di manutenzione dei mezzi (per circa € 200 a viaggio⁴).

Parte attrice ha inoltre dedotto e documentato che risultano effettuati almeno 100 viaggi in un anno ad opera di altro trasportatore che invece, in esecuzione del contratto, nell'anno 2011, avrebbero potuto essere. In effetti tenuto conto anche dell'andamento delle richieste nei due anni precedenti (v. docc. 6 att.) possono stimarsi nell'ordine appunto di 100 viaggi annui quelli che la odierna attrice avrebbe potuto effettuare in esecuzione del contratto.

Non può considerarsi elemento tale da ridurre il lucro cessante valutabile come pregiudizio a carico dell'attrice la circostanza che essa abbia potuto effettuare altri trasporti a prezzi analoghi: infatti non è possibile escludere che, vista la organizzazione aziendale eventualmente flessibile, non avrebbe potuto anche incrementare il proprio volume di affari non perdendo le ulteriori occasioni (delle quali in ogni caso non è assunta prova alcuna nel presente giudizio) di trasporto ma riuscendo comunque, con certezza ad effettuare almeno 100 servizi per conto della S. [redacted] GmbH, che invece sono stati, in

² Dovendosi ritenere congruo un costo giornaliero pari a € 140 in ragione della retribuzione mensile media per la qualifica del dipendente di interesse (v. buste paga doc. 22 att.).

³ Tenuto conto di un consumo notorio di 3 km per ogni litro di gasolio e del costo documentato nel periodo di interesse del gasolio nonché delle distanze percorse (v. docc. 24 -25 att.).

⁴ L'importo considerato nelle argomentazioni sul punto della attrice è palesemente eccessivo e contraddittorio rispetto alle valutazioni del margine di guadagno proposte per il lucro cessante dalla stessa attrice dovendo essere considerato in tale valutazione anche il presumibile costo unitario per viaggio dell'ammortamento del mezzo; se il margine di guadagno è di € 400 su 1000 fatturati per ogni viaggio e i costi unitari sono nell'ordine di quelli indicati appare congruo un importo per l'ammortamento non superiore ad € 200.



violazione degli accordi assunti (e confermati addirittura in parte in fax del 28 gennaio 2011),
commissionati a terzi.

Verificatasi infatti la condizione (esigenza del trasporto in ragione delle richieste dei clienti di S. [redacted] GmbH⁵) la convenuta avrebbe dovuto assicurare la commessa per i trasporti settimanali con la cadenza prefissata in contratto alla odierna attrice.

Il danno può quantificarsi come segue sulla scorta da un lato del corrispettivo (€ 1050 a viaggio) pattuito per i trasporti, decrementato dei costi unitari del trasporto e moltiplicato per il numero certo dei trasporti che la M. [redacted] Autotrasporti avrebbe potuto effettuare a quelle prestazioni.

Quanto ai costi deve in primo luogo escludersi di poter tener conto della inammissibile (perché prodotta tardivamente) documentazione della convenuta.

Il margine di guadagno (tenuto conto dei costi documentati in atti per ciascun viaggio, quanto a carburante pedaggio autostradale e usura dei mezzi da ammortarsi) è ragionevolmente individuabile intorno al 40 % (con un incidenza dei costi di circa il 60 %).

Né tale valutazione, supportata da elementi documentali, è smentita da altri elementi di prova.

Ne consegue che il danno subito dalla attrice può stimarsi in complessivi € 40.000 in un anno ossia per il 2011.

Complessivamente dunque parte attrice ha diritto a percepire € 41.200,00 a titolo di danno da inadempimento costituente debito di valore.

Su tale somma le spetta quindi anche il danno da ritardo da computarsi cioè negli interessi e nella rivalutazione di tale somma dalla domanda (16-3-2012) al saldo effettivo.

Le spese seguono la soccombenza e sono liquidate come da dispositivo.

P.Q.M.

Il Tribunale, definitivamente pronunciando, ogni diversa istanza ed eccezione disattesa o assorbita, così dispone:

1. Dichiara tenuta e condanna parte convenuta a corrispondere a parte attrice la somma di € 41200,00 oltre rivalutazione e interessi dal 16-3-2012 al saldo effettivo a titolo di risarcimento del danno da inadempimento del contratto quadro relativo ai servizi di trasporto per cui è causa.
2. Dichiara tenuta e condanna parte convenuta a rifondere a parte attrice le spese di lite che si liquidano in € 588,29 per esborsi ed € 8.342,10 per compensi professionali oltre spese generali (15%) e accessori come per legge.

Così deciso in Reggio Emilia, il 2 luglio 2014

Il Giudice
dott. Luca Ramponi

⁵ Della cui verifica costituiscono prova documentale i ddt e le fatture emesse per prestazioni di trasporto verso l'Italia dalla Villatrans s.r.l., per l'anno 2011 e per un numero di trasporti superiore ai 100 nell'anno in questione (v. documenti esibiti da Villatrans s.r.l.).

