

Il noleggio: tentativo di chiarezza sostanziale e terminologica

Autore: Gentile Massimiliano

In: Diritto civile e commerciale

Fenomeno comunemente riscontrabile nella vita quotidiana della maggior parte della popolazione, (in genere, senza conseguenze negative) consiste nell'uso di termini, per indicare determinati rapporti giuridici o legali, non corrispondenti alla reale fattispecie sottesa a questi. Nulla da eccepire se una persona che, non avvezza alle pratiche legali e anche- perché no- lo stesso operatore del diritto, nell'ambito familiare e nella vita quotidiana, usi proposizioni del tipo "affittare una casa", "affittare una macchina", "avere un conto corrente" o, anche, "prendere una multa per divieto di sosta" et similia. Discorso diverso, invece, mi pare opportuno affrontare, laddove tali terminologie sembrano confondersi con la netta convinzione di dar vita a figure giuridiche precise e determinate. Una grossa anomalia, è rappresentata dal concetto di noleggio: mai una fattispecie contrattuale così specifica e, come vedremo, così controversa, è stata oggetto di uso indiscriminato e generalizzato non solo nel linguaggio comune ma anche tra gli operatori commerciali specializzati e, cosa decisamente più grave, fra gli stessi operatori del diritto, fino ad arrivare ad un uso improprio del termine (e questo ci sembra davvero inammissibile) da parte dei giudici di merito e della stessa Corte di Cassazione (sostenuto il numero delle sentenze: si citano, a titolo di esempio: Trib. Milano, 3 novembre 2004; Cass. Pen., sez. III, 23 aprile 2003, n°26176; Corte App. Perugia, 18 maggio 1999), nonché dello stesso legislatore: quest'ultimo, nel corso dei decenni fino ai giorni nostri, mai si è peritato di dettare un' organica disciplina contrattuale per concetti quali, ad esempio, il "noleggio di autoveicolo", aumentando gli equivoci e le problematiche a tutto ciò sottese: solo per fare qualche citazione, dagli svariati "codici della strada" che si sono succeduti nel tempo, al d.p.r. 28 giugno 1955, n° 771, alla l. 24 dicembre 1969, n°990(es.: l'art. 6 comma 2 d.lgs 19 settembre 1994, n°626), tutti hanno contribuito a confondere, tramite qualificazioni parziali, contraddizioni ed eliminazioni, il già molto fumoso concetto di noleggio di autoveicolo. Più nello specifico, si consideri come la direttiva CEE del 19 dicembre 1984 (n°84/647 CEE), parlava di "veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada", poi giustamente corretta dal d.m. 14 dicembre 1987 n°601, di attuazione della stessa, che qualificò il rapporto considerato come locazione; e ancora: la recente legge 11 agosto 2003 n°218, intitolata "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente", specifichi all'art. 2 ("Definizioni e classificazioni"), che "per servizi di noleggio di autobus con conducente si intendono i servizi di trasporto di viaggiatori..." .

Andiamo con ordine: il noleggio, giuridicamente,

è il contratto con il quale l'armatore, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a compiere con una nave determinata uno o più viaggi prestabiliti, ovvero, entro il periodo di tempo convenuto, i viaggi organizzati dal noleggiatore alle condizioni stabilite dal contratto o dagli usi. Così recita l'art. 384 del codice della navigazione e questa è l'unica definizione legislativa del contratto di noleggio, ripresa dal successivo art. 940, che apre il Capo II del Titolo I del Libro III dello stesso codice, il quale rappresenta la figura corrispettiva

in ambito aeronautico(in pratica, operando un rinvio alle norme previste per il noleggio di nave, laddove non derogate dal suddetto capo).

La dottrina italiana si è subito affannata, come spesso accade, a complicare la situazione dividendosi in due "correnti" contrapposte, la teoria c.d. unitaria, alla quale aderiscono studiosi come, ad esempio, Righetti, Berlingieri, Romanelli (per la maggior parte autori appartenenti alla cosiddetta "scuola di Genova" del diritto della navigazione) e la teoria c.d. separatista o autonomista, che vede, tra i propri sostenitori, (perlopiù appartenenti alla vera scuola di diritto della navigazione italiano, ovvero quella di Napoli) Spasiano, Fiorentino, Auriti, Flamini, oltre che, ovviamente, gli ideatori del Codice della navigazione primo fra tutti Scialoja. Per amore di verità, preciso subito che lo scrivente sostiene in toto quest'ultima, se non altro per quanto riguarda l'ambito marittimo ed aeronautico. Vi è da rilevare, infine, una terza posizione assunta dal Tullio, che si propone in qualche modo di mediare tra le due precedenti.

Naturalmente, non può essere questa la sede per una disamina approfondita della complessa questione; ci basti qui dire che, mentre gli "autonomisti", assumono il contratto di noleggio come figura a sé stante ed esistente nella realtà, tale autonomia giuridica è negata dagli "unitari", sull'assunto che col noleggio, in pratica, si verrebbe a configurare un contratto di trasporto. Il Tullio, di contro, in estrema sintesi, rileva come, seppur la figura del noleggio goda di autonoma esistenza, nella pratica, soprattutto in base ai formulari internazionalmente adottati, si verificano scarsissimi e marginali riscontri. Egli, quindi, muove critica sia verso gli autonomisti, i quali confondono il momento dell'interpretazione con quello della qualificazione, sia verso gli unitari, che travisano l'interpretazione legale per trovare corrispondenza col regolamento contrattuale.

Concludendo, a me sembra chiaro che l'impostazione degli unitari sia metodologicamente errata, poiché non si può negare, ammesso pure, l'esistenza di una figura giuridica sul presupposto che trovi scarso riscontro nella realtà: tutt'al più si potrebbe contestare la reale utilità della norma, non la sua esistenza; sarebbe come affermare che l'obbligo di portare le cinture alla guida degli autoveicoli sarebbe inesistente poiché...non trova sufficiente riscontro nella pratica! Gli stessi assunti che, per tali autori, sembrano verità incontestabili, sono ben lungi dall'essere giuridicamente e praticamente dimostrate: piuttosto, spesso e volentieri, li credo un sotterraneo tentativo di voler adattare o -sarebbe più corretto dire- sottomettere, la nostra impostazione e cultura giuridica a quella di sistemi

estranei, in nome di una non meglio specificata aderenza alla pratica, senza troppo domandarsi se tale "pratica" sia in tutto e per tutto accettabile. In estrema sintesi, semmai, si potrebbe considerare il noleggio come figura giuridica complessa, risultante da più contratti autonomi ma collegati nell'ambito di

una funzione economica polivalente, senza bisogno di scomodare altri concetti aleatori e di difficoltosa collocazione come il contratto misto, a causa mista e via discorrendo: è logico e scontato che nessun soggetto che goda della capacità di agire (o forse, anche solo di quella di intendere e volere), faccia navigare una nave “tanto per navigare”, critica, questa, mossa con monotonia dagli autori unitari; nessuno studioso autonomista ha mai esternato tale affermazione. Si è ribadito, invece, che la navigazione rappresenta sempre, un vantaggio economicamente valutabile e corrispondente ad un interesse anche non patrimoniale per chi ne usufruisce (nel contesto, il noleggiatore), così come previsto dall'art. 1174 del codice civile in tema del carattere generale delle obbligazioni: e questo fine, può essere di trasporto ma anche di altre attività per le quali la nave può essere impiegata, quali la ricerca, servizi vari (rompighiaccio ecc.) nonché finalità ricreative, tutto ciò, rappresentando, comunque, attività cui l'ordinamento riconosce meritevolezza di tutela. Sarà eventualmente il noleggiatore (ovvero colui che ha stipulato un contratto di noleggio con il noleggiante) a stipulare, nell'ambito di quella funzione economica complessa sopra accennata, un contratto di trasporto con un terzo soggetto.

Voler collocare obbligatoriamente una fattispecie contrattuale entro altri schemi più ampi o come sottotipi di questi, non mi pare ragionevole e utile: così operando, allora, tutto potrebbe essere ricondotto, con forzature più o meno evidenti, entro pochi fondamentali “archetipi”: l'appalto, la compravendita, il mandato...

Da tutto ciò, si evince chiaramente come alcune locuzioni di uso comune, quali “noleggiare un'automobile”; “noleggiare una macchina operatrice”, “noleggiare un film”, risultino totalmente errate sotto un profilo tecnico-giuridico, poiché il contratto di noleggio è solo ed esclusivamente quello previsto dai succitati art.384 del codice della navigazione. Da notare, che, tale termine si è esteso, in pratica, ad ogni rapporto che prevede un corrispettivo per l'uso temporaneo di un bene, finanche non suscettibile di trasporto.

Certo, sappiamo bene che tutto ciò non incide sulla validità della rapporto giuridico sotteso, poiché un contratto resta valido al di là del nomen juris usato dalle parti. La giurisprudenza ha posto in essere diverse valutazioni, a seconda dei casi e dell'oggetto del contratto. Dunque, dovrebbe essere altrettanto chiaro, a chi abbia dimestichezza col diritto, che quasi sempre, dietro tali contratti di “noleggio”, siamo in presenza di locazioni mobiliari o di appalti: così, quando “noleggiamo” una videocassetta, instaureremo un rapporto giuridico incentrato sulla figura

contrattuale prevista dall'art. 1571 del codice civile, col[la] quale una parte si obbliga a far godere all'altra una cosa mobile o immobile per un dato tempo verso un determinato corrispettivo. Così come, nel caso di “noleggio” di macchina agricola con operatore, si versa indubbiamente nello schema dell'appalto ex art. 1655 codice civile, secondo

il quale ...una parte assume, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, il compimento di un'opera o di un servizio verso un corrispettivo in danaro.

Assume, tuttavia, importanza, considerare l'esistenza di un corrispettivo terrestre, seppur per analogia, al noleggio di nave o aeromobile e, più precisamente, se siano possibili ipotesi di “autonoleggio”, noleggio di

autobus et similia.

Secondo alcuni autori, naturalmente appartenenti alla teoria "autonomista", nulla osta alla configurazione, anche nel settore terrestre di possibili contratti di noleggio. Infatti, si afferma che le norme del codice della navigazione in tale materia, rivestano carattere speciale ma non eccezionale, rendendo possibile, dunque, la loro applicazione analogica ad altre correlative fattispecie.

Il legislatore italiano, come già abbiamo avuto modo di rilevare, oltre a non essere di aiuto nella risoluzione del problema, ha creato e crea ulteriore confusione e perplessità: nella legge del 15 gennaio 1992, n° 21, infatti, l'art. 3 è un tripudio di confusione: infatti: "il servizio di noleggio con conducente, si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la sede del vettore, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo o a viaggio(...)", o la rubrica dell'art.85 d.lgs. 30 aprile 1992, n° 285 ("Codice della Strada"), intitolata: "servizio di noleggio con conducente per il trasporto di persone". E' facile constatare che tale legislatore non abbia affatto chiaro il concetto di noleggio contenuto nel codice della navigazione, usandolo in maniera imprecisa e fumosa, confondendolo con la locazione e il trasporto.

Spesso, la stessa giurisprudenza alimenta tali difficoltà: sterminate sono le sentenze, ad ogni livello di giudizio e competenza, che usano impropriamente il termine di noleggio, non solo nel senso di pura improprietà di linguaggio (cfr., solo per fare un esempio, Cass. Pen. 8/02/2005 n°9273, che parla di noleggio di supporti audiovisivi o di Cons. di Stato, sez. VI, 12/3/2004, n°1261, che si riferisce al noleggio dei macchinari) ma anche di errori concettuali: particolarmente preoccupante mi sembra, a tal proposito la sentenza di App. Milano, 9/11/2001, dove si prospetta la differenza tra il contratto di noleggio e quello di locazione di cosa mobile, cercando di mutuare, sic et simpliciter, le relative discipline speciali dal codice della navigazione (conformemente, del resto, seppur in termini diversi, a Cass. Civ. Sez. III, 3/11/1997, n°10741); va dunque accolta con sollievo, la sufficientemente recente sentenza di Cass. Civ. Sez. III, 15/01/2002, n° 378, la quale riconduce, esattamente, tali ipotesi alla normativa sulla locazione; maggiormente accettabili, seppur con riserva, quelle statuizioni che ammettono la possibilità di figure atipiche (come il cosiddetto "nolo a caldo") , magari assimilabile a più discipline contrattuali tipiche (cfr., per es., Cass. Pen. Sez. III, 13/6/1997, n° 6923).

Tornando all'ipotesi del noleggio di veicolo terrestre, gran parte degli autori, invece, negano una tale possibilità e, francamente, mi sento di aderire a tale avviso. Infatti, se, come abbiamo avuto modo di vedere specificamente, il noleggio è una figura giuridica decisamente specialistica, prevista solo nel codice della navigazione ed avente per oggetto esclusivamente navi e aeromobili, l'unico modo, eventualmente, per operare un ingresso di tale fattispecie nell'ambito terrestre, sarebbe costituito, come abbiamo visto in precedenza, dall'analogia. Viene però giustamente rilevato, che non si rinviene alcuna disposizione che preveda una espressa estensione delle norme di carattere speciali del codice della navigazione in materia, le quali, non potrebbero trovare applicazione oltre la materia speciale alla quale esse si riferiscono.

Al di là di questo, seppur tecnicamente ed astrattamente possibile, un'eventuale ipotesi di noleggio

terrestre, non mi pare oltremodo necessaria: la disciplina speciale del codice della navigazione, ben si spiega con l'assoluta peculiarità della situazione marittima ed aerea, poiché esse si svolgono in elementi naturali- l'acqua e l'aria- dove l'essere umano ha limitata o nulla capacità di interagire direttamente da un punto di vista fisico; tra l'altro, i viaggi marittimi sono caratterizzati, normalmente, da una durata molto più lunga rispetto ad altre forme e con un numero molto più elevato di persone: si pensi che una nave passeggeri può raggiungere e superare numericamente la popolazione di un piccolo comune, talché, ben esattamente, si parla di comunità viaggiante. Risulta chiaro, da queste scarse riflessioni, che col sussistere di codeste situazioni peculiari, sia stata avvertita, fin dalla notte dei tempi, l'esigenza di addivenire a norme speciali ed eccezionali in materia. Si pensi al comandante di nave: figura assolutamente sui generis, non assimilabile ad alcun altra, con poteri specifici e del tutto eccezionali, tanto pubblici che privati (v. artt. 203 ss. c.nav; 292 ss. c.nav.) facilmente spiegabili e giustificabili con la particolare situazione che configura la navigazione marittima. Ipotesi del tutto differente, appunto, riscontrabile nel trasporto terrestre, tanto che non esistono ivi, riscontri assimilabili al comandante di nave: si pensi all'autista di autobus o al capotreno, i quali non posseggono assolutamente nessuna di quelle peculiarità proprie di quello, non giustificabili dalla particolarità della situazione prodotta da quel tipo di viaggio.

Vi è da rilevare inoltre, come nell'ambito terrestre, i mezzi adoperati sono, per definizione tecnica e legislativa, esclusivamente adoperati per fini trasportistici, tanto di cose che di persone (oltre che promiscui) poiché non diversamente è possibile adoperare un autocarro, un autotreno o un autobus oppure, per altri fini ben riconducibili a fattispecie determinate, quali i trattori stradali e i mezzi d'opera (cfr. art. 54 dlgs. 30.4.1992, n°285-c.d. Codice della strada); ben diversamente la denominazione di "nave" data dall'art. 136 c.nav., secondo il quale "per nave si intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto o ad altro scopo". Inoltre, a mio sommesso parere, il legislatore ha previsto, nel codice civile, una figura che potrebbe avere, pur nelle differenze strutturali con il noleggio, alcune funzionalità analoghe a quella prevista dal contratto del codice della navigazione, nel senso di regolare, in ambito terrestre, quegli interessi che potrebbero essere in qualche modo corrispondenti a quelli regolati in campo marittimo ed aeronautico: questa figura potrebbe essere il contratto di spedizione ex art. 1737 codice civile, ovvero quel mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie. Tengo a ribadire che con tale assunto, non assumo un'analogia ontologica tra le due figure (le quali sono indubabilmente diverse sotto il profilo giuridico-strutturale: basti pensare al rapporto mittente-spedizioniere-vettore, ben differente da quello noleggiante-noleggiatore-terzo), bensì di funzionalità tra due ipotesi, il mondo della navigazione e quello terrestre, profondamente diversi tra loro: con la rimarcabile differenza che in ambito terrestre, laddove si renda necessario il ricorso a figure contrattuali complesse, formate da pluralità di contratti nell'ambito di un'unica operazione economica, almeno uno di questi deve essere per forza di cose di trasporto; cosa che non accade, al di là di quanto affermano in contrario gli unitari, nell'ambito della navigazione. La

fattispecie della spedizione (potendo riscontrarsi benissimo anche nel campo della navigazione), dunque mi sembra sufficiente per le esigenze dei traffici terrestri.

Escludiamo dunque, la possibilità di addivenire per via analogica ad una fattispecie di noleggio terrestre, prospettandosi la necessità, semmai ce ne fosse bisogno (cosa che attualmente, a mio parere, non si intravede), di un intervento legislativo sistematico e coerente che disciplini in modo preciso la materia.

Desta, dunque, gravi perplessità

l'operato di quella abbastanza numerosa giurisprudenza che tenta di qualificare o, peggio ancora, di tipizzare una figura giuridica non suscettibile di applicazione analogica, attraverso interpretazioni e pronunce (oltre a quelle già citate, cfr.; Trib. Avellino, 21/3/1961; Pret.

Messina, 30/6/1961; Cass. 6/01/1982, n°10; Cass. 28/01/1985, n°483); compito, questo, delegato esclusivamente al legislatore.

Bibliografia essenziale:

Fiorentino, I contratti navali, 1959

Flamini, Il noleggio e il problema della sua individuazione, Camerino-Napoli, 1988

Flamini, I contratti di utilizzazione dei veicoli, Camerino-Napoli, 2003

Righetti, Trattato di diritto marittimo, Milano, 1987

Romanelli, Profilo del noleggio, Milano, 1979

Spasiano, Contratto di noleggio, Milano, 1986

Tullio, Contratto di noleggio, Milano, 2006

<https://www.diritto.it/il-noleggio-tentativo-di-chiarezza-sostanziale-e-terminologica/>