

Cassazione civile sez. III 3 dicembre 2024, n. 30914. Pres. CONDELLO, Rel. TASSONE.

FATTI DI CAUSA

1. A. Distribuzione Srl propone ricorso per cassazione, affidato a quattro motivi, ed anche formulando istanza di sospensione ex art. 373 cod. proc. civ., della sentenza della Corte d'Appello di Bari n. 246 dell'11 febbraio 2022 che ha riformato la sentenza del Tribunale di Bari avanti al quale la ricorrente aveva proposto opposizione al decreto ingiuntivo ottenuto da Xi.An., titolare della omonima impresa individuale, per il pagamento di differenze di prezzo o cd. "costi minimi" in relazione al servizio di trasporto di prodotti alimentari, eseguito nel periodo giugno-dicembre 2011, ponendo a fondamento del proprio credito l'art. 83-bis, comma 8, legge n. 133/2008, che prevedeva per i contratti di trasporto stipulati in forma orale l'applicazione di minimi tariffari.

Resiste Xi.An. con controricorso.

1.1. Per quanto ancora rileva in questa sede, con sentenza n. 3612 del 30 luglio 2018, il Tribunale di Bari accoglieva l'opposizione di A. Distribuzione Srl, in quanto disapplicava il citato art. 83-bis, comma 8, che riteneva in contrasto con il diritto comunitario, considerando conseguentemente venuta meno la fonte del credito invocato da Xi.An.; diversamente, invece, la Corte d'Appello di Bari accoglieva l'appello proposto dal Xi.An. e, come detto, riformava integralmente la sentenza di primo grado, riconoscendo il credito per cd. "costi minimi" di trasporto, con la sentenza in questa sede impugnata.

2. Con provvedimento del 28 settembre 2023, comunicato il 6 ottobre 2023, è stata formulata proposta di definizione accelerata, ai sensi dell'art. 380-bis cod. proc. civ., nei seguenti termini: "Letti gli atti, il relatore osserva quanto segue. Il ricorso è inammissibile, perché la tecnica con cui è redatto si traduce in una esposizione dei fatti non sommaria, in violazione dell'art. 366, comma 1, n. 3, cod. proc. civ., e comporta un mascheramento dei dati effettivamente rilevanti, tanto da risolversi in un difetto di autosufficienza (Cass., 22/04/2020, n. 8035; Cass., n. 1836/2015). Propone la definizione del ricorso ai sensi dell'art. 380-bis cod. proc. civ.".

3. A seguito di istanza di decisione da parte della società ricorrente, veniva fissata adunanza camerale, ma successivamente, con provvedimento del 19 gennaio 2024, il ricorso veniva tolto dal ruolo dell'udienza del 19 marzo 2024 per essere rifissato all'esito della pronuncia delle Sezioni Unite sulla seguente questione: "se, nel procedimento ai sensi dell'art. 380-bis cod. proc. civ., il Consigliere che ha redatto la proposta di decisione accelerata opposta possa entrare a comporre, con la veste di relatore, il Collegio giudicante".

3.1. Con sentenza n. 76 del 10 aprile 2024 le Sezioni Unite di questa Suprema Corte hanno enunciato il seguente principio di diritto: "nel procedimento ai sensi dell'art. 380-bis c.p.c., come disciplinato dal D.Lgs. n. 149 del 2022, il presidente della sezione o il consigliere delegato, che abbia formulato la proposta di definizione accelerata, può far parte, ed eventualmente essere nominato relatore, del collegio che definisce il giudizio ai sensi dell'art. 380-bis.1, non versando in situazione di incompatibilità agli effetti degli artt. 51, comma 1, n. 4 e 52 cod. proc. civ., atteso che tale proposta non rivela una funzione decisoria e non è suscettibile di assumere valore di pronuncia definitiva, né la decisione in camera di consiglio conseguente alla richiesta del ricorrente si configura quale fase distinta, che si sussegue nel medesimo giudizio di cassazione con carattere di autonomia e con contenuti e finalità di riesame e di controllo sulla proposta stessa".

4. Con successiva ordinanza, comunicata il 6 giugno 2024, il ricorso è stato avviato alla discussione alla pubblica udienza del giorno 16 settembre 2024.

Prima dell'udienza il Pubblico Ministero ha depositato memoria, in cui ha chiesto l'accoglimento del secondo e terzo motivo di ricorso, con rigetto del primo e del quarto, conclusioni che ha ribadito all'esito della discussione orale.

Parte ricorrente e parte resistente hanno depositato rispettive memorie illustrative.

RAGIONI DELLA DECISIONE

1. Con il primo motivo la società ricorrente denuncia "Nullità della sentenza per violazione o falsa applicazione dell'art. 342 cod. proc. civ. in relazione all'art. 360 comma 1, n. 4, cod. proc. civ.".

Lamenta che la corte di merito non ha correttamente applicato l'art. 342 cod. proc. civ. e quindi ha omesso di pronunciare l'inammissibilità dell'appello di Xi.An., costituito da un unico motivo sviluppato in ben otto pagine, in maniera soltanto discorsiva, e dunque privo del carattere della specificità.

1.1. Il motivo è inammissibile, per le seguenti ragioni.

Il ricorrente si limita a rinviare, genericamente, all'atto di appello, in violazione dell'insegnamento di questa Corte, pur declinato secondo le indicazioni della recente sentenza CEDU 28 ottobre 2021, Succi e altri c/ Italia, secondo cui la deduzione di inammissibilità dell'appello a norma dell'art. 342 cod. proc. civ., integrante error in procedendo legittimante l'esercizio dal giudice di legittimità del potere di diretto esame degli atti del giudizio di merito, presuppone pur sempre l'ammissibilità del motivo di censura: sicché, il ricorrente che censura la statuizione di inammissibilità, per difetto di specificità, di un motivo di appello, ha l'onere di specificare, nel ricorso, le ragioni per cui ritiene erronea tale statuizione e non può limitarsi a rinviare all'atto di appello, ma deve riportarne il contenuto nella misura necessaria ad evidenziarne la pretesa specificità (Cass., sez. 5, 29/09/2017, n. 22880; Cass., sez. 1, 06/09/2021, n. 24048; Cass., sez. L, 04/02/2022, n. 3612).

Peraltro, la corte territoriale si è pronunciata secondo il consolidato orientamento di legittimità inaugurato da Cass., Sez. un., 27199/2017 e appunto ribadito dalle successive pronunce conformi, secondo cui "Gli artt. 342 e 434 c.p.c., nel testo formulato dal D.L. n. 83 del 2012, conv. con modif. dalla L. n. 134 del 2012, vanno interpretati nel senso che l'impugnazione deve contenere, a pena di inammissibilità, una chiara individuazione delle questioni e dei punti contestati della sentenza impugnata e, con essi, delle relative doglianze, affiancando alla parte volitiva una parte argomentativa che confuti e contrasti le ragioni addotte dal primo giudice, senza che occorra l'utilizzo di particolari forme sacramentali o la redazione di un progetto alternativo di decisione da contrapporre a quella di primo grado, tenuto conto della permanente natura di revisio prioris instantiae del giudizio di appello, il quale mantiene la sua diversità rispetto alle impugnazioni a critica vincolata".

2. Con il secondo motivo la società ricorrente denuncia "Violazione o falsa applicazione del principio di diritto affermato dalla sentenza 4 settembre 2014 n. 184, resa dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, con riferimento all'art. 83-bis del D.L. 112/2008, in relazione all'art. 360 comma 1, n. 3, cod. proc. civ.".

3. Con il terzo motivo la società ricorrente denuncia "Violazione e falsa applicazione dell'art. 83-bis del D.L. 112/2008, in relazione all'art. 360 comma 1, n. 3, cod. proc. civ.".

3.1. I due motivi, per la loro stretta connessione, possono essere scrutinati congiuntamente.

3.2. Giova, sulla scorta di un precedente di questa Suprema Corte (Cass., n. 29466/2023) svolgere un breve excursus sulla disciplina nazionale di determinazione del corrispettivo spettante al vettore nel contratto di trasporto di merci su strada per conto terzi.

A seguito dell'entrata in vigore della legge n. 298/1974, il suddetto corrispettivo veniva determinato secondo il sistema delle "tariffe a forcilla", che erano fissate tra un limite massimo ed un limite minimo, calcolato su un prezzo base, secondo criteri determinati dal Ministero per i trasporti e l'aviazione civile (ad esito di una procedura, che prevedeva anche il coinvolgimento delle Regioni e delle associazioni di settore). Successivamente, il D.Lgs. n. 286/2005 abrogava

la disciplina delle tariffe a forcella, prevedendo che i corrispettivi per i servizi di trasporto di merci su strada fossero rimessi alla libera contrattazione delle parti; e il D.L. n. 112/2008, poi convertito nella legge n. 133/2008, introduceva una nuova regolazione delle tariffe di trasporto, sostituendo al sistema delle tariffe a forcella il diverso sistema dei cd. corrispettivi minimi (successivamente abrogato per effetto della legge n. 190/2014).

Orbene, l'art. 83-bis del suddetto D.L. n. 112/2008 prevedeva che, qualora il contratto di trasporto di merci su strada non fosse stato stipulato in forma scritta, il corrispettivo minimo dovuto al vettore doveva essere pari alla somma dei seguenti due parametri: a) il costo chilometrico medio del carburante (calcolato sulla base di quanto determinato dall'Osservatorio sulle attività di trasporto, di cui all'art. 9 del D.Lgs. 21.11.2005 n. 286, tenuto conto delle rilevazioni effettuate mensilmente dal Ministero dello sviluppo economico) moltiplicato per il numero dei chilometri percorsi; b) la quota dei costi di esercizio (diversi dal costo del carburante), calcolata tenendo conto sempre di quanto determinato dall'Osservatorio (al quale spettava, due volte all'anno, stabilire la quota di percentuale d'incidenza del costo del carburante sul totale dei costi di esercizio).

L'art. 83-bis, inoltre, al comma 8, disponeva che, qualora la parte del corrispettivo dovuta al vettore risultasse indicata in un importo inferiore a quello dei costi minimi di esercizio, il vettore avrebbe potuto chiedere il pagamento della differenza; mentre al comma 10 rimandava ad una disciplina transitoria, fino a che non fossero intervenute le determinazioni adottate dall'Osservatorio. Il D.L. n. 5/2009, convertito il L. n. 33/2009, espressamente incaricava il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di adottare decreti esecutivi con i quali identificare provvisoriamente i costi minimi applicabili (con riferimento alle diverse tipologie di veicoli e alla percorrenza chilometrica), fino a quando l'Osservatorio non avesse elaborato le tabelle "definitive".

Senonché, tra il mese di agosto 2009 ed il mese di ottobre 2011, non interveniva alcun decreto ministeriale che regolamentasse i criteri da utilizzare per l'applicazione dei costi minimi di cui al citato art. 83-bis. Tuttavia, interveniva il D.L. n. 5/2009, convertito in L. n. 33/2009, che all'art. 7 sexies prevedeva che, sino a quando non fossero state disponibili le determinazioni di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 83-bis, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avrebbe elaborato con riferimento alle diverse tipologie di veicoli ed alla percorrenza chilometrica gli indici sul costo del carburante. Pertanto, anche nel suddetto periodo transitorio, era prevista una modalità provvisoria di calcolo.

L'Osservatorio emanava tabelle con l'indicazione dei costi minimi solo nel periodo decorrente dal mese di novembre 2011 sino al mese di agosto 2012.

Dal mese di settembre 2012 fino all'entrata in vigore della legge n. 190/2014 i costi minimi venivano determinati dal Ministero del Trasporto con appositi decreti. In data 1 gennaio 2015 entrava in vigore la legge n. 190/2014, che abrogava tutte le disposizioni riferite all'applicazione dei costi minimi in tema di trasporti (tra le quali anche l'art. 83-bis del D.L. 112/2008).

3.3. In materia la Corte di Giustizia Ue interveniva, dapprima, con sentenza 4 settembre 2014, n. 184 (nelle cause riunite da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13), con la quale statuiva che: "L'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, quale quella controversa nei procedimenti principali, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati".

In motivazione, la Corte europea precisava che la normativa nazionale, istitutiva dell'Osservatorio: a) non precisava i principi direttivi a cui tale organo doveva attenersi; b) non conteneva nessuna norma atta a impedire ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria di

agire nell'esclusivo interesse della categoria di appartenenza; c) si limitava ad una generica enunciazione della tutela della sicurezza stradale, lasciando in capo ai membri dell'Osservatorio un ampio margine di discrezionalità e di autonomia nel determinare i costi minimi d'esercizio nell'interesse delle organizzazioni di categoria che li avevano designati. La Corte di Giustizia concludeva sostenendo che la normativa nazionale non conteneva né regole procedurali, né prescrizioni sostanziali idonee a garantire che l'Osservatorio si comportasse, in sede di elaborazione dei costi minimi di esercizio, come un'articolazione del pubblico potere che agisce per motivi di interesse pubblico.

In seguito alla pronuncia del 2014 della Corte di Giustizia, si creava un'incertezza interpretativa sull'applicazione dell'art. 83-bis D.L. n. 112/2008.

Invero, secondo un primo orientamento, l'intera disposizione era in contrasto con i principi comunitari e doveva quindi essere integralmente disapplicata, mentre, secondo altro orientamento, successivo alla pronuncia della Corte di Giustizia del 21 giugno - 5 settembre 2016 (in causa C-121/16), e dopo la pronuncia della Corte Costituzionale n. 47 del 2018 (alle quali di seguito si farà riferimento), l'art. 83-bis D.L. 112/2008 doveva essere disapplicato limitatamente agli anni in cui la sua esecuzione (ovvero la determinazione dei costi minimi) era stata delegata all'Osservatorio.

Sta di fatto che, a seguito della pronuncia della Corte Ue del 2014, il Tar del Lazio, con sentenza n. 2896/2015, disapplicava l'art. 83-bis del D.L. n. 112/2008, dichiarando l'illegittimità di tutte le tabelle contenenti i costi minimi adottate dall'Osservatorio dal mese di novembre 2011 fino al mese di luglio 2012 compreso.

La Corte di giustizia con ordinanza 21 giugno 2016 interveniva nuovamente sulla questione relativa all'applicazione dei costi minimi, in particolare affermando che: "L'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che non osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un'amministrazione nazionale".

In seguito alla pronuncia del 2016 della Corte di Giustizia, il Tar Lazio pronunciava altre due sentenze, precisamente la n. 2655 e la n. 2656 del 2017, con le quali annullava tutti i decreti ministeriali contenenti costi minimi approvati dal Ministero dei Trasporti dal mese di agosto 2012 al mese di dicembre 2014, ritenendo che tali decreti fossero illegittimi poiché determinavano i costi minimi con gli stessi criteri utilizzati dall'Osservatorio nel periodo precedente e quindi violavano il diritto comunitario, come espressamente sancito dalla Corte di Giustizia nella sentenza del 4 settembre 2014 e ribadito nell'ordinanza del 21 giugno 2016 (che veniva appunto ritenuta confermativa della prima).

In definitiva, a seguito delle citate sentenze del Tar Lazio, venivano annullate sia le tabelle predisposte dall'Osservatorio nel periodo intercorrente tra il mese di novembre 2011 e il mese di agosto 2012, sia i decreti ministeriali contenenti i costi minimi in vigore dal mese di settembre 2012 fino al mese di dicembre 2014, con la conseguenza che l'unico periodo in cui l'art. 83-bis D.L. 112/2018 avrebbe potuto trovare una legittima applicazione era rappresentato dal cosiddetto "periodo transitorio", in cui i costi minimi avrebbero dovuto essere determinati dal Ministero dei Trasporti.

In questo contesto si colloca la sentenza n. 47/2018 con la quale la Corte Costituzionale rigettava la questione di legittimità sollevata con riguardo al citato art. 83-bis del D.L. 112/2008, sostenendo che: "non è configurabile una lesione della libertà di iniziativa economica, allorché l'apposizione di limiti di ordine generale al suo esercizio corrisponda all'utilità sociale, come sancito dall'art. 41, secondo comma, Cost., purché, per un verso, l'individuazione di quest'ultima non appaia arbitraria e, per altro verso, gli interventi del

legislatore non la perseguano mediante misure palesemente incongrue. I costi minimi determinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti costituiscono, nel disegno del legislatore, un limite al di sotto del quale potrebbero venire compromessi i livelli di sicurezza nella circolazione stradale, in virtù di uno sfruttamento eccessivo delle risorse umane e materiali da parte delle imprese di trasporto. Sebbene sia evidente che la sicurezza stradale trovi più diretta tutela nelle disposizioni in materia di circolazione e nelle relative sanzioni, non appare irragionevole né arbitrario che il legislatore persegua tale obbiettivo anche con strumenti "indiretti", attraverso un sistema tariffario che eviti un'attività d'impresa che potrebbe portare all'adozione di comportamenti poco compatibili con la sicurezza stradale. La disciplina introdotta dall'art. 83-bis del DL 112/2008, inoltre, prevedendo solo corrispettivi minimi basati su costi incomprimibili ed essenziali, lascia alle parti una maggiore autonomia negoziale rispetto alle tariffe a forcella, con limitazioni all'iniziativa economica privata che appaiano ragionevoli e proporzionate e compatibili con i principi costituzionali".

3.4. Dalle considerazioni che precedono, come condivisibilmente rilevato dal Pubblico Ministero nella sua requisitoria, discende che la disciplina relativa ai costi minimi può distinguersi in tre fasi: dal giugno 2009 all'ottobre 2011, in cui la determinazione di tali costi veniva effettuata dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (c.d. fase transitoria, con l'ulteriore specificazione che solo a decorrere dal luglio 2011 i costi minimi hanno trovato applicazione anche relativamente ai contratti scritti); dal novembre 2011 al settembre 2012, in cui veniva effettuata dall'Osservatorio; dal settembre 2012 al dicembre 2014, in cui veniva effettuata nuovamente dal Ministero, essendo frattanto intervenuta la soppressione dell'Osservatorio.

Ciò che comporta, ai fini che qui rilevano, che l'unico periodo in cui il citato art. 83-bis, in ragione dei principi dettati dalla Corte di giustizia con le sentenze sopra indicate, può trovare una legittima applicazione è rappresentato dal "periodo transitorio", in cui i costi minimi dovevano essere determinati dal Ministero dei Trasporti (cfr. Cass., n. 29466/2023, che già pone questo principio, cui si intende dare continuità).

3.5. Tanto premesso, rileva il Collegio che i due motivi di ricorso qui in scrutinio - a prescindere dalla loro non sommaria formulazione che ne complica la comprensione - risultano eccentrici rispetto alla motivazione resa dalla impugnata sentenza, che, invero, non è affatto incorsa in una errata interpretazione della giurisprudenza della Corte di Giustizia, alla quale si è del tutto uniformata: come infatti si evince dalla p. 11 della sentenza, siccome l'allora appellante Xi.An. ha dedotto, alla luce delle sentenze del 2014 e del 2016, che la Corte di Giustizia non ha ritenuto contraria ai principi comunitari la normativa nazionale che prevedeva costi minimi determinati dalla pubblica autorità (ossia dal Ministero) ed ha conseguentemente chiesto di accertare la legittimità delle differenze dei corrispettivi calcolate, sulla base delle tabelle ministeriali, per il periodo luglio-novembre 2011, la corte di merito, accogliendo tale rilievo, ha ritenuto che l'importo calcolato dal c.t.u., pari ad Euro 54.355,00, fosse stato determinato sulla base delle tabelle ministeriali, pervenendo a decidere in conformità alla richiesta dell'appellante ed accogliendo integralmente la sua domanda.

Tuttavia, nella sentenza impugnata, nella quale non si fa riferimento alle sentenze del Tar Lazio e soprattutto, per quanto rileva in questa sede, alla sentenza del Tar n. 2896/2015, che ha annullato, tra l'altro, le determinazioni adottate dall'Osservatorio con le quali sono stati fissati i costi di esercizio ed i costi minimi di esercizio nel periodo novembre/dicembre 2011, si trascura di considerare che i principi, da essa pur correttamente richiamati, dettati dalla Corte di Giustizia con la sentenza del 2014 e sostanzialmente ribaditi dalla successiva sentenza del 2016, la quale, pur non affrontando espressamente la questione dei diversi periodi intertemporali, ha escluso la contrarietà al diritto comunitario dei costi elaborati dal Ministero

dei Trasporti, conducono a riconoscere la legittimità dei costi minimi di cui al citato art. 83-bis elaborati dal Ministero limitatamente al periodo, rilevante ai fini in esame, che va dal mese di luglio e sino al mese di ottobre 2011.

Ne consegue, pertanto, in piena continuità con il suindicato precedente di legittimità, che deve ritenersi legittima l'applicazione, a parte del giudice d'appello, del citato art. 83-bis con riguardo al periodo compreso tra il mese di luglio ed il mese di ottobre 2011, nel quale i costi minimi venivano elaborati dal Ministero dei Trasporti, ma non anche con riferimento al mese di novembre 2011, in cui le tabelle indicanti i costi minimi venivano emanate dall'Osservatorio.

3.6. Il secondo ed il terzo motivo di ricorso vanno, dunque, accolti per quanto di ragione in applicazione dei suindicati principi.

4. L'impugnata sentenza, che ha riconosciuto fondata la pretesa creditoria dell'allora appellante, ora resistente, Xi.An., anche per il mese di novembre 2011, va dunque cassata con rinvio alla Corte d'Appello di Bari, in altra sezione e comunque in diversa composizione, che dovrà procedere a nuovo esame uniformandosi ai suddetti principi.

5. In disparte il non marginale rilievo della inammissibilità dell'istanza di sospensione dell'esecutività dell'impugnata sentenza, su cui questa Corte non è competente a pronunciarsi giusto l'espresso disposto dell'art. 373, primo comma, cod. proc. civ. (Cass., sez. 1, 17/06/2020, n. 11756), ogni altra consequenziale questione dovrà essere vagliata dal giudice di rinvio, il che comporta l'assorbimento del quarto ed ultimo motivo.

6. Il giudice del rinvio provvederà anche sulle spese del giudizio di legittimità.

P.Q.M.

La Corte dichiara inammissibile il primo motivo, accoglie per quanto di ragione il secondo ed il terzo e dichiara assorbito il quarto motivo.

Cassa la sentenza impugnata e rinvia alla Corte d'Appello di Bari, in altra sezione e comunque in diversa composizione, anche per provvedere sulle spese del giudizio di legittimità.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio della Terza Sezione Civile della Corte Suprema di Cassazione il 16 settembre 2024.

Depositato in Cancelleria il 3 dicembre 2024.