

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

SEZIONI UNITE CIVILI

Sentenza 20 settembre 2017, n. 21850

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

Dott. CANZIO Giovanni - Primo Presidente -

Dott. AMOROSO Giovanni - Presidente di sez. -

Dott. MAZZACANE Vincenzo - Presidente di sez. -

Dott. TRAVAGLINO Giacomo - Rel. Presidente di sez. -

Dott. BIANCHINI Bruno - Consigliere -

Dott. CAMPANILE Pietro - Consigliere -

Dott. TRIA Lucia - Consigliere -

Dott. DE CHIARA Carlo - Consigliere -

Dott. FRASCA Raffaele - Consigliere -

ha pronunciato la seguente:

SENTENZA

sul ricorso 907-2013 proposto da:

SEA S.P.A., in persona del legale rappresentante pro tempore, elettivamente domiciliata in ROMA, VIA G.B. MARTINI 13, presso lo STUDIO LEGALE ANDREA DI PORTO, rappresentata e difesa dall'avvocato GAETANO MORAZZONI, per delega a margine del ricorso;

- ricorrente -

contro

SEA HANDLING S.P.A.;

- intimata - ALPHA AIRPORT S.P.A. - Società Unipersonale, in persona del legale rappresentante pro tempore, elettivamente domiciliata in ROMA, PIAZZA ADRIANA 5, presso lo studio dell'avvocato DE MARTINO SIMONE, che la rappresenta e difende unitamente all'avvocato MARCELLO GHELARDI, per delega in calce al ricorso successivo;

- ricorrente successivo - contro

SEA HOLDING S.P.A.;

- intimata - KLM KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ NV (REALI LINEE AEREE OLANDESI), in persona del legale rappresentante pro tempore, elettivamente domiciliata in ROMA, VIALE CASTRO PRETORIO 122, presso lo studio dell'avvocato MARIO VALENTINI, rappresentata e difesa dall'avvocato GABRIELE BRICCHI, per procura speciale in atti;

- controricorrente e ricorrente incidentale - FERRARI S.P.A., in persona del legale rappresentante pro tempore, elettivamente domiciliata in ROMA, VIA G.G. PORRO 8, presso lo studio dell'avvocato ANSELMO CARLEVARO, che la rappresenta e difende unitamente agli avvocati FILIPPO BRUNO e MASSIMO MORDIGLIA, per delega in calce ai controricorsi e ricorsi incidentali;

- controricorrenti e ricorrenti incidentali -

contro

SEA S.P.A., in persona del legale rappresentante pro tempore, elettivamente domiciliata in ROMA, VIA G.B. MARTINI 13, presso lo STUDIO LEGALE ANDREA DI PORTO, rappresentata e difesa dall'avvocato GAETANO MORAZZONI, per delega a margine del controricorso;

KLM KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ NV (REALI LINEE AEREE OLANDESI), in persona del legale rappresentante pro tempore, elettivamente domiciliata in ROMA, VIALE CASTRO PRETORIO 122, presso lo studio dell'avvocato MARIO VALENTINI, rappresentata e difesa dall'avvocato GABRIELE BRICCHI, per procura speciale in atti;

- controricorrenti -

avverso la sentenza n. 3405/2012 della CORTE D'APPELLO di MILANO, depositata il 23/10/2012;

udita la relazione della causa svolta nella pubblica udienza del 06/12/2016 dal Presidente Dott. GIACOMO TRAVAGLINO;

uditi gli avvocati Gaetano MORAZZONI, Marcello GHELARDI, Gabriele BRICCHI e Marco LENTI per delega dell'avvocato Filippo Bruno;

udito il P.M. in persona dell'Avvocato Generale Dott. IACOVIELLO Francesco Mauro, che ha concluso per la cassazione con rinvio.

Svolgimento del processo

1. Nell'ottobre del 2004 la società FERRARI, spedizioniere professionale, ricevette l'incarico dalla propria cliente Songa s.p.a. di stipulare un contratto di trasporto con un vettore aereo per la spedizione di un collo contenente gioielli destinato alla Cartish s.a..

1.2. Sottoscritta la lettera di vettura con la quale il vettore aereo KLM assumeva l'incarico del trasporto della merce dall'aeroporto di (OMISSIS) a quello di (OMISSIS), la Ferrari, su indicazione del vettore, consegnò il collo alla società di handling (OMISSIS) s.p.a. 1.3. Quest'ultima, ricevuto il collo già sigillato, lo aveva custodito per una notte nel suo deposito blindato, per poi consegnarlo, il mattino successivo, ad una guardia giurata dipendente della società di gestione aeroportuale SEA s.p.a., perchè lo scortasse sino all'aeromobile, dove fu caricato.

1.4. All'arrivo all'aeroporto di destinazione, i dipendenti della KLM accertarono che i preziosi erano stati trafugati e sostituiti con un mattone.

2. Dopo aver corrisposto alla propria cliente l'importo di circa 150 mila dollari a ristoro del furto - così surrogandosi nei diritti del mittente in forza di quietanza con cessione del 23 maggio 2005 -, la FERRARI convenne dinanzi al Tribunale di Milano il vettore KLM per il risarcimento del danno.

2.1. Quest'ultimo, proposta in limine litis l'eccezione di estinzione del diritto azionato per essere ormai decorso il termine di 15 giorni previsto dall'art. 31 della Convenzione di Montreal sul trasporto aereo internazionale (ratificata e resa esecutiva in Italia con L. n. 12 del 2004), chiese ed ottenne di chiamare in causa la società di handling ALHA AIRPORT s.p.a., la società di gestione aeroportuale SEA s.p.a. e la SEA HANDLING s.p.a., da ritenersi, separatamente o congiuntamente, responsabili dell'illecito contestato, per esserne manlevato in caso di soccombenza.

2.2. In seguito alla costituzione in giudizio delle società chiamate, la FERRARI s.p.a. estese ad esse l'originaria domanda risarcitoria.

2.3. Il Tribunale di Milano, respinte tutte le istanze istruttorie proposte dalle parti, con sentenza del 10 agosto 2010 accolse la domanda nei confronti dell'ALHA AIRPORT s.p.a. e della SEA s.p.a., rigettando quella avanzata nei confronti della KLM e della SEA HANDLING.

2.4. Ritenne il giudice di prime cure che la KLM non fosse responsabile di quanto accaduto, poichè, al momento della sostituzione della merce, questa non le era stata ancora consegnata, e che la SEA HANDLING fosse a sua volta estranea ai fatti di causa, non avendo in alcun modo preso parte alle operazioni di carico, mentre la ALHA e la SEA, entrambe obbligate ex contractu alla custodia e alla riconsegna dei preziosi, non avevano offerto la prova liberatoria richiesta dall'art. 1218 c.c. 3. La pronuncia è stata confermata dalla Corte di Appello di Milano con sentenza depositata il 23 ottobre 2012, sul rilievo che:

la società di handling (l'ALHA AIRPORT) avesse concluso con il vettore KLM un contratto di deposito a favore del terzo (lo spedizioniere FERRARI), obbligandosi nei confronti del primo a ricevere dal secondo le merci da imbarcare, e così assumendo gli obblighi tipici del depositario - in particolare, quelli di custodire le cose e di consegnarle al vettore nell'interesse del proprietario;

il contratto di deposito dovesse ritenersi autonomo e distinto dal contratto di trasporto stipulato dallo spedizioniere con il vettore aereo, così che la sua esecuzione si sarebbe potuta ritenere perfezionata soltanto con la consegna delle cose al vettore, mentre l'esecuzione del trasporto avrebbe avuto inizio solo nel momento della materiale consegna e della materiale apprensione della res da parte del vettore;

- la perdita della cosa prima della consegna al vettore integrava, pertanto, gli estremi dell'inadempimento del contratto di deposito a favore del terzo (di cui era responsabile l'handler in qualità di depositario-promittente) e non quella dell'inadempimento del contratto di trasporto (imputabile al vettore);

in quanto autore di una prestazione resa in esecuzione di un contratto autonomo e non in funzione accessoria al contratto di trasporto, l'handler non poteva ritenersi un "ausiliario" del vettore, di tal che non solo doveva ritenersi responsabile del danno cagionato dal suo

inadempimento (mentre il vettore andava assolto da ogni responsabilità), ma non poteva neppure invocare le limitazioni di responsabilità stabilite, in favore del vettore e dei suoi dipendenti od incaricati, dagli artt. 22 e 30 della Convenzione di Montreal;

era altresì responsabile della perdita della cosa la società di gestione aeroportuale (SEA s.p.a.), che aveva assunto l'obbligo di scortare la merce all'aeromobile per il tramite della guardia giurata sua dipendente, mentre nessuna responsabilità poteva essere ravvisata nei confronti della SEA HANDLING s.p.a., che non aveva in alcun modo partecipato alle operazioni di carico.

4. La sentenza è stata impugnata dalla ALHA AIRPORT s.p.a. con ricorso principale, dalla SEA s.p.a. con ricorso che, notificato in epoca successiva a quello della ALHA, assume veste di ricorso incidentale, dalla KLM con ricorso incidentale (cui ha resistito con controricorso la SEA s.p.a.), e dalla FERRARI s.p.a. con ricorso incidentale condizionato, cui hanno resistito con controricorso la KLM e la SEA s.p.a.

4.1. Con il primo motivo del ricorso SEA (Violazione o falsa applicazione degli artt. 18, 30, 22 e 31 della Convenzione di Montreal, nonché dell'art. 1411 c.c. - art. 360 c.p.c., n. 3), è dedotta l'errata collocazione del contratto di handling nella fattispecie normativa del deposito a favore di terzo, mentre la prestazione dell'handler avrebbe dovuto essere correttamente riferita, quale prestazione accessoria, al momento esecutivo del contratto di trasporto, con conseguente applicabilità all'handler (quale preposto del vettore) della normativa internazionale sul trasporto aereo.

4.2. Con il terzo motivo del ricorso AHLA - il cui esame nel merito non sarebbe impedito, secondo l'ordinanza interlocutoria di cui a breve si dirà, dalla delibazione delle eccezioni preliminari di inammissibilità e di giudicato sollevate dalle parti vittoriose nel giudizio di merito - la ricorrente ha censurato la sentenza impugnata lamentando, in particolare, che la Corte territoriale avrebbe errato nel non qualificare l'handler in termini di "ausiliario" del vettore aereo - e che, conseguentemente, l'azione di danno esercitata nei suoi confronti dallo spedizioniere non fosse soggetta ai termini di decadenza e ai limiti stabiliti dalla Convenzione di Montreal in favore del vettore e dei suoi dipendenti ed incaricati. A fondamento del proprio assunto difensivo, l'ALHA AIRPORT ha tratto argomento (oltre che dal novellato art. 953 c.p.c., da assumersi a canone interpretativo delle regole di diritto internazionale uniforme, ed in particolare di quella contenuta nell'art. 18 della Convenzione di Montreal), dal disposto dell'art. 1693 c.c., secondo cui il vettore è responsabile della perdita e della avaria delle cose consegnategli per il trasporto sino al momento in cui le riconsegna al destinatario. Sarebbe dunque il vettore il soggetto responsabile anche della perdita verificatasi, nella fase iniziale del trasporto, dopo l'affidamento delle cose da parte del mittente all'handler, in quanto quest'ultimo le riceverebbe per suo conto e nel suo interesse, onde la sua prestazione non sarebbe autonoma, ma accessoria a quella dovuta dal vettore in esecuzione del contratto di trasporto: l'handler sarebbe, dunque, un ausiliario del vettore e, in quanto tale, dovrebbe beneficiare delle limitazioni di responsabilità previste dal diritto internazionale pattizio sul trasporto aereo.

5. E' stata così sottoposta allo scrutinio della terza sezione di questa Corte la questione se, nel trasporto aereo di cose, l'attività espletata dalla società di handling - nel caso di specie, quella svolta nella fase iniziale del trasporto (allorché l'handler riceve la merce dal mittente con l'obbligo di custodirla e di consegnarla al vettore), ma in genere anche quella svolta nella fase finale (allorché l'handler riceve la merce dal vettore con l'obbligo di custodirla e consegnarla al destinatario):

- rientri funzionalmente nella complessiva prestazione dovuta dal vettore in esecuzione del contratto di trasporto;

- ovvero costituisca oggetto di obbligazioni derivanti in capo all'handler da un contratto distinto e autonomo, con conseguente imprevedibilità della qualificazione dell'handler come ausiliario del vettore aereo.

5.1. Dalla adottanda soluzione derivavano, *ictu oculi*, conseguenze diverse in ordine non solo ai rapporti tra vettore e handler, ma anche al regime di responsabilità nei confronti del terzo (il destinatario delle cose) titolare di diritti in base al contratto di trasporto e danneggiato dall'inesatta esecuzione della prestazione resa dall'handler.

Nella prima ipotesi - riconosciuto, cioè, il carattere accessorio della prestazione eseguita dall'handler ed attribuita a quest'ultimo la qualifica di "ausiliario" del vettore - ne deriverebbe, sul piano della responsabilità verso il terzo danneggiato:

- a) che il vettore sarebbe contrattualmente responsabile ai sensi dell'art. 1228 c.c.;
- b) che non vi sarebbe una concorrente responsabilità contrattuale dell'handler, in quanto egli non è parte del rapporto obbligatorio;
- c) che egli risponderebbe, peraltro, in proprio, ai sensi dell'art. 2043 c.c., se fossero accertati e dimostrati tutti gli elementi costitutivi dell'illecito extracontrattuale;
- d) che la responsabilità extracontrattuale dell'handler - al pari di quella contrattuale del vettore - sarebbe soggetta alla disciplina stabilita dalla Convenzione di Montreal sul trasporto aereo internazionale, che prevede limitazioni di responsabilità in favore del vettore e dei suoi dipendenti e incaricati (artt. 22 e 30) e assoggetta l'esercizio dell'azione risarcitoria a ristretti limiti temporali (art. 35).

Nella seconda ipotesi, affermato il carattere autonomo della prestazione resa dall'handler ed escluso che egli rivesta la qualifica di "ausiliario" del vettore, ne deriverebbe:

- a) che il vettore non sarebbe responsabile della perdita delle cose trasportate nella fase in cui queste erano sottoposte alla custodia dell'handler nell'aeroporto di partenza, in quanto tale custodia non rientrerebbe tra le prestazioni dovute in base al contratto di trasporto, la cui esecuzione inizia dopo la consegna delle cose al vettore e termina con la riconsegna all'handler nell'aerostazione di arrivo delle merci;
- b) che la responsabilità graverebbe esclusivamente sull'handler e avrebbe natura contrattuale, in conseguenza dall'inadempimento di una obbligazione scaturente da uno specifico contratto di deposito, stipulato tra l'handler e il vettore (ovvero, secondo una diversa ricostruzione teoricamente possibile solo con riguardo alla fattispecie attinente alla fase antecedente al trasporto -, tra il mittente e l'handler) a favore del terzo proprietario delle cose, e distinto dal contratto di trasporto;
- c) che la responsabilità dell'handler non sarebbe soggetta alle limitazioni stabilite, in favore del vettore e dei suoi ausiliari, dalle regole del diritto internazionale pattizio sul trasporto aereo, in quanto il contratto stipulato dall'handler resterebbe disciplinato dalle norme del diritto comune.

6. Con ordinanza interlocutoria n. 3361 del 2016, la terza sezione civile di questa Corte, nel rimettere gli atti del procedimento al Primo Presidente, osserverà come la questione fosse già stata più volte esaminata dalla giurisprudenza di legittimità, il cui orientamento appariva consolidato nel senso di affermare l'autonomia della prestazione dell'impresa esercente l'attività di handling rispetto al contratto di trasporto - così negandosi all'handler la qualifica di "ausiliario" del vettore, con tutte le conseguenze sopra evidenziate in ordine al regime di responsabilità verso il terzo danneggiato (Cass. 9357 del 1990; 8531 del 1992; 9810 del 1997; 18074 del 2003; 14593 del 2007).

A tale orientamento si era puntualmente conformata la Corte territoriale nel caso di specie.

6.1. Il collegio remittente rileverà, peraltro, che tale soluzione, ritenuta già di per sé criticabile perchè frutto di numerose incongruenze, oltre che in contrasto con l'orientamento prevalente nella giurisprudenza dei Paesi che aderiscono alle Convenzioni internazionali sul trasporto aereo, appariva altresì incoerente con il quadro normativo di riferimento, sia nazionale che europeo, evolutosi, nella prospettiva di una evidente "liberalizzazione" dei servizi di handling, da una situazione nella quale questi venivano esercitati in condizioni di sostanziale monopolio verso un regime in cui era riconosciuto e garantito il libero accesso al mercato della prestazione di tali servizi.

6.2. La circostanza che il vettore possa liberamente scegliere l'handler di cui avvalersi tra le imprese operanti in regime di libera concorrenza in ogni scalo aeroportuale doveva, pertanto, a tacer d'altro, indurre ad abbandonare l'orientamento tradizionale, adottando di converso un'interpretazione che individuasse nell'impresa esercente l'attività di handling un vero e proprio ausiliario del vettore aereo.

6.3. Gli atti del procedimento venivano così rimessi a queste sezioni unite, per la decisione sulla questione di massima di particolare importanza.

7. Osserva preliminarmente il collegio che la questione sarebbe oggi risolta de plano alla luce delle modifiche introdotte al codice della navigazione dal D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e dal D.Lgs. 15 marzo 2006, n. 151, che hanno proceduto alla revisione della sua parte aeronautica (artt. 687 e ss.), modificando significativamente, tra l'altro, la disciplina del trasporto aereo contenuta negli artt. 941-964.

7.1. In materia di trasporto aereo di cose (artt. 950 e ss.), oltre ad estendersi l'applicabilità delle Convenzioni internazionali anche ai trasporti nazionali ("ai quali non si applicherebbero per forza propria": così l'art. 951 nuovo testo cod. nav.), è stata interamente rivista la disciplina della responsabilità del vettore per la perdita delle cose consegnategli per il trasporto, stabilendosi che egli è responsabile "fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate, o nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione o per ottemperare a un regolamento aeroportuale, ad un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario" (art. 953, nuovo testo, cod. nav.).

7.2. L'esecuzione del contratto di trasporto non cessa, pertanto, con la consegna delle cose dal vettore all'handler, ma si estende sino al momento in cui quest'ultimo, in qualità di ausiliario del vettore (è significativo che la norma utilizzi espressamente questo termine), le affida al destinatario, con tutto ciò che ne consegue in ordine al fondamento, alla natura e ai limiti della responsabilità del debitore e dell'ausiliario nei confronti del creditore danneggiato.

7.3. Poichè, tuttavia, la novella non dispone che per l'avvenire, la questione oggi sottoposta all'esame del collegio mantiene la sua rilevanza in ordine alle fattispecie (quale quella odierna, che fa riferimento a fatti accaduti nel 2004) verificatesi prima dell'entrata in vigore delle modifiche apportate al codice della navigazione con il D.Lgs. n. 151 del 2006.

Motivi della decisione

1. Il ricorso ALHA AIRPORT s.p.a. si articola in 6 motivi.

Con il primo motivo (violazione e/o falsa applicazione dell'art. 454 c.n., comma 2, e art. 12 preleggi - art. 360 c.p.c., n. 3; omessa, insufficiente o contraddittoria motivazione circa un fatto controverso decisivo per il giudizio - art. 360 c.p.c., n. 5) la ricorrente ha dedotto che la Corte di Appello avrebbe indebitamente esteso ad una fattispecie concernente la fase anteriore al trasporto (nella quale l'handler riceve le cose in partenza dal mittente in vista della consegna al vettore) i principi enunciati dalla giurisprudenza di legittimità, mediante l'applicazione estensiva della norma sullo sbarco di amministrazione dettata per il trasporto navale (art. 454 cod. nav.), con riguardo a fattispecie concernenti la fase successiva al trasporto stesso (nella quale l'handler riceve le cose in arrivo dal vettore in vista della consegna al destinatario), in assenza dei presupposti dell'applicazione analogica.

Con il secondo motivo (violazione e/o falsa applicazione degli artt. 1411 e/o 1777 e o 1778 c.c. - art. 360 c.p.c., n. 3; omessa, insufficiente o contraddittoria motivazione circa un fatto controverso decisivo per il giudizio - art. 360 c.p.c., n. 5) la ricorrente ha dedotto che la Corte di Appello avrebbe indebitamente esteso la ricostruzione del rapporto tra vettore e handler operata dalla giurisprudenza con riguardo alla fase successiva al trasporto (contratto di deposito concluso tra vettore-stipulante e handler-promittente in favore del terzo destinatario) anche alla fase antecedente al trasporto medesimo (ipotizzando un contratto di deposito concluso tra il vettore-stipulante e l'handler-promittente a favore del mittente), non ostante che tra le due fattispecie vi fosse una differenza strutturale (non coincidenza tra i soggetti titolati a ricevere le cose depositate) e funzionale (diversa finalità perseguita, nei due casi, dal vettore) ed in evidente distonia con quanto disposto dall'art. 1777 c.c. (secondo cui il terzo beneficiario deve individuarsi nella persona indicata dal depositante per ricevere la cosa e non nel soggetto nel cui interesse il deposito è effettuato) e dall'art. 1773 stesso codice, secondo cui il terzo interessato, comunicando la sua adesione, può solo impedire al depositario di liberarsi restituendo la cosa al depositante o al suo indicato.

Con il terzo motivo (violazione e/o falsa applicazione dell'art. 30 della convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 - art. 360 c.p.c., n. 3; omessa, insufficiente o contraddittoria motivazione circa un fatto controverso decisivo per il giudizio - art. 360 c.p.c., n. 5) l'ALHA AIRPORT ha dedotto che la corte di merito avrebbe errato nel ritenere che l'handler non fosse un "ausiliario" del vettore aereo - e che, conseguentemente, l'azione di danno esercitata nei suoi confronti dallo spedizioniere non fosse soggetta ai termini di decadenza e ai limiti stabiliti dalla Convenzione di Montreal in favore del vettore e dei suoi dipendenti ed incaricati. Per sostenere tale opinione l'ALHA AIRPORT s.p.a. ha tratto argomento (oltre che dal rinnovato art. 953 cod. nav., da assumersi quale canone interpretativo delle regole di diritto internazionale uniforme, ed in particolare di quella contenuta nell'art. 18 della Convenzione di Montreal), dal disposto dell'art. 1693 c.c., secondo cui il vettore è responsabile della perdita e della avaria delle cose consegnategli per il trasporto sino al momento in cui le riconsegna al destinatario. Egli sarebbe dunque responsabile anche della perdita verificatasi, nella fase finale del trasporto, dopo lo scarico delle merci e il loro affidamento al gestore dei servizi di assistenza a terra; parimenti, il vettore sarebbe responsabile della perdita verificatasi, nella fase iniziale del trasporto, dopo

l'affidamento delle cose da parte del mittente all'handler, in quanto quest'ultimo le riceverebbe per conto e nell'interesse del vettore stesso. In entrambe le fasi, la prestazione dell'handler non sarebbe, pertanto, autonoma ma accessoria a quella dovuta dal vettore in esecuzione del contratto di trasporto: l'handler sarebbe dunque un ausiliario del vettore e, in quanto tale, dovrebbe beneficiare delle limitazioni di responsabilità e dei più favorevoli termini di decadenza dell'azione risarcitoria previsti dal diritto internazionale pattizio sul trasporto aereo.

Con il quarto motivo (violazione e/o falsa applicazione dell'art. 167 c.p.c., comma 1 e/o 2 - art. 360 c.p.c., n. 3; omessa, insufficiente o contraddittoria motivazione circa un fatto controverso decisivo per il giudizio - art. 360 c.p.c., n. 5), la ricorrente ha contestato la statuizione della Corte di Appello che nella parte in cui aveva qualificato come eccezione di merito tardivamente sollevata l'indicazione - che essa aveva compiuto nella propria comparsa conclusionale - delle norme di diritto in base alle quali avrebbe dovuto reputarsi infondata la domanda attorea: ciò sul rilievo che tale indicazione, da annoverarsi tra le mere difese, non si era tradotta nell'allegazione di fatti impeditivi, modificativi o estintivi del diritto azionato dall'attrice ma nella sola individuazione delle norme di diritto che il giudice sarebbe stato comunque tenuto ad applicare nell'adempimento del suo dovere decisorio, ai sensi dell'art. 113 c.p.c. Con il quinto motivo (violazione e/o falsa applicazione dell'art. 115 c.p.c. e/o dell'art. 1223 c.c. o, in subordine, dell'art. 2697 c.c., comma 1, - art. 360 c.p.c., n. 3; omessa, insufficiente o contraddittoria motivazione circa un fatto controverso decisivo per il giudizio - art. 360 c.p.c., n. 5) l'ALHA AIRPORT ha contestato la condanna al risarcimento sotto il profilo del quantum, sul rilievo che il giudice del merito non aveva tenuto conto della circostanza che alcuni dei gioielli rubati erano stati successivamente ritrovati, e che tale circostanza, sebbene non fosse stata opposta in contestazione dai convenuti, era comunque da ritenersi pacifica, in quanto allegata dalla stessa società attrice.

Con il sesto motivo (violazione e/o falsa applicazione dell'art. 91 c.p.c. - art. 360 c.p.c., n. 3; omessa, insufficiente o contraddittoria motivazione circa un fatto controverso decisivo per il giudizio - art. 360 c.p.c., n. 5) l'ALHA ha contestato la condanna al pagamento delle spese del giudizio in favore della KLM osservando che, sulla domanda di manleva proposta contro di essa dal vettore, non vi era stata alcuna pronuncia (il giudice di primo grado aveva difatti dichiarato tale domanda assorbita nella pronuncia di rigetto di quella principale proposta contro il vettore, e avverso tale statuizione non vi era stato gravame in appello).

2. Il ricorso SEA s.p.a. si articola in 6 motivi.

Con il primo motivo (violazione o falsa applicazione degli artt. 18, 30, 22 e 31 della Convenzione di Montreal, nonché dell'art. 1411 c.c. - art. 360 c.p.c., n. 3), la ricorrente ha dedotto l'errata qualificazione del contratto di handling quale deposito a favore di terzo, deducendo che la condotta dell'handler avrebbe dovuto essere correttamente inquadrata, quale prestazione accessoria, nel momento esecutivo del contratto di trasporto, con conseguente applicabilità all'handler (preposto del vettore) della Convenzione internazionale sul trasporto aereo.

Con il secondo motivo (violazione o falsa applicazione dell'art. 18 della Convenzione di Montreal - art. 360 c.p.c., n. 3), la ricorrente ha dedotto che erroneamente la Corte di Appello aveva ritenuto predicabile, nella specie, la sua responsabilità e quella della società di handling (in luogo di quella del vettore) senza che fosse stato individuato con precisione il momento in cui era stato commesso il furto, con ciò violandosi il principio, desumibile dall'art.18 della Convenzione (che pone la responsabilità dei danni verificatisi nel corso del trasporto aereo in capo al vettore), secondo cui quest'ultimo ha l'onere di fornire la prova liberatoria.

Con il terzo motivo (violazione o falsa applicazione dell'art. 705 cod. nav. - art. 360 c.p.c., n. 3), la ricorrente ha dedotto che la Corte di Appello avrebbe erroneamente qualificato il servizio di guardia giurata da essa prestato per la scorta dei preziosi sino al sottobordo dell'aeromobile come servizio di trasporto rientrando nella prestazione di handling, evidenziando che il predetto servizio era stato invece espletato nello svolgimento dei compiti istituzionali del gestore aeroportuale, indipendentemente da un rapporto contrattuale diretto con il vettore.

Con il quarto motivo (nullità della sentenza - art. 360 c.p.c., n. 4), la ricorrente ha dedotto che la Corte di Appello, nel qualificare il servizio di guardia giurata da essa prestato come servizio di trasporto, aveva rilevato d'ufficio una questione decisiva attinente alla qualificazione giuridica della fattispecie, senza previamente sottoporla alle parti al fine di provocare il contraddittorio sul punto, con conseguente violazione del diritto di difesa.

Con il quinto motivo (violazione o falsa applicazione degli artt. 115 e 116 c.p.c. - art. 360 c.p.c., n. 3), la ricorrente ha dedotto l'errata applicazione delle norme in tema di valutazione delle prove, evidenziando che le circostanze in cui era stato espletato il servizio di guardia giurata (esauritosi in pochi minuti e svoltosi interamente all'interno del piazzale di sosta degli aeromobili, luogo sottoposto ad un sistema di controllo e di monitoraggio avanzato) escludevano che il furto potesse essersi verificato nel tempo in cui la merce era nella disponibilità della guardia giurata, escludendo, conseguentemente, qualsiasi coinvolgimento di quest'ultima nel furto medesimo.

Con il sesto motivo (violazione o falsa applicazione dell'art. 92 c.p.c. - art. 360 c.p.c., n. 3) la SEA s.p.a. ha contestato, sia nell'an che nel quantum, la condanna alle spese di lite, deducendo, sotto il primo profilo, la sussistenza di giusti motivi di compensazione totale o parziale per la complessità delle questioni e la non univocità degli orientamenti giurisprudenziali e, sotto il secondo, l'assenza di attività istruttoria.

3. I controricorsi/ricorsi incidentali.

3.1. Nel controricorso avverso il ricorso SEA s.p.a., la FERRARI s.p.a. - dopo avere eccepito l'inammissibilità per carenza di interesse dei primi due motivi (sul rilievo che la SEA, dopo avere sostenuto la sussistenza in astratto di un rapporto di preposizione tra vettore aereo e handler - con conseguente applicabilità a quest'ultimo della disciplina del diritto uniforme - avrebbe poi ammesso di non avere agito come preposto di KLM nel caso concreto), del terzo motivo (sul rilievo che esso censurerebbe la violazione di una norma - l'art. 705 cod. nav. - che non era stata invece presa in considerazione dalla Corte di merito) e del quinto motivo (per aver censurato l'asserita violazione degli artt. 115 e 116 c.p.c. senza dire in cosa questa sarebbe consistita) e dopo avere resistito al quarto e al sesto motivo deducendone l'infondatezza - ha proposto ricorso incidentale, deducendo, in via principale: a) la nullità della sentenza (art. 360 c.p.c., n. 4) per omessa pronuncia sull'eccezione di inammissibilità dell'appello proposto da SEA s.p.a. avverso la sentenza di primo grado, e ancora, in via subordinata, b) la violazione e falsa applicazione degli artt. 110, 112 c.p.c. e art. 329 c.p.c., comma 2, (art. 360 c.p.c., n. 3) in ragione dell'omessa pronuncia in ordine alla medesima eccezione. In via incidentale condizionata tardiva, la società di spedizione, per l'ipotesi di accoglimento del ricorso proposto dalla SEA, ha poi impugnato il capo della sentenza di appello che aveva dichiarato assorbita la domanda di condanna al risarcimento da essa formulata nei confronti del vettore KLM e per essa dei suoi incaricati ALHA e SEA. Al ricorso incidentale condizionato hanno resistito con controricorso la KLM e la SEA s.p.a.

3.2. Nel controricorso avverso il ricorso SEA, la KLM - dopo aver eccepito l'inammissibilità del primo, secondo, terzo e quinto motivo di ricorso (il primoper difetto di interesse; gli altri ai sensi dell'art. 348-ter c.p., vertendosi in ipotesi di doppia conforme; i primi due, inoltre, ai sensi dell'art. 360-bis c.p.c., poichè il provvedimento impugnato avrebbe deciso questioni di diritto in modo conforme alla giurisprudenza della Corte e i motivi non offrirebbero elementi per confermare o mutare l'orientamento) e dopo aver resistito al quarto e al sesto motivo deducendone l'infondatezza - ha proposto ricorso incidentale, censurando il provvedimento impugnato per avere omesso di pronunciare sull'eccezione con cui essa aveva dedotto il passaggio in giudicato della sentenza di primo grado e la conseguente inammissibilità dell'appello proposto da SEA s.p.a. Al ricorso incidentale ha resistito con controricorso la SEA s.p.a.

3.3. Nel controricorso avverso il ricorso della ALHA AIRPORT, la FERRARI s.p.a. - dopo avere eccepito la totale inammissibilità del primo, del secondo e del quarto motivo di ricorso (soprattutto in ragione della circostanza che essi, da un lato, sotto il profilo della violazione di legge, censurerebbero la violazione di norme che non sono state rilevanti ai fini della statuizione impugnata e, dall'altro lato, sotto il profilo del difetto di motivazione, troverebbero un ostacolo nella nuova formulazione dell'art. 360 c.p.c., n. 5, da ritenersi applicabile *ratione temporis*) e la parziale inammissibilità, sotto quest'ultimo profilo, del terzo e del quinto motivo - ha dedotto l'infondatezza di questi ultimi sotto il profilo della violazione di legge e ha proposto ricorso incidentale condizionato tardivo, per l'ipotesi che fosse accolto il ricorso per cassazione proposto dalla ALHA AIRPORT., impugnando il capo della sentenza di appello che aveva dichiarato assorbita la domanda di condanna al risarcimento da essa formulata nei confronti del vettore KLM e dei suoi incaricati ALHA e SEA. Al ricorso incidentale condizionato hanno resistito con controricorso la KLM e la SEA s.p.a.

3.4. Nel controricorso avverso il ricorso ALHA AIRPORT s.p.a., la KLM -dopo aver eccepito la totale inammissibilità del primo e del secondo motivo di ricorso (ai sensi dell'art. 360-bis c.p.c., poichè il provvedimento impugnato avrebbe deciso questioni di diritto in modo conforme alla giurisprudenza della Corte e i motivi non offrirebbero elementi per confermare o mutare l'orientamento) e la parziale inammissibilità degli altri motivi sotto il profilo del dedotto difetto motivazionale (in considerazione, da un lato, della preclusione prevista dall'art. 348-ter c.p.c. - venendo in considerazione un'ipotesi di doppia conforme - e, dall'altro, dell'ostacolo posto dalla nuova formulazione dell'art. 360 c.p.c., n. 5, da ritenersi applicabile *ratione temporis*) - ha resistito, in particolare, al sesto motivo con il quale è stata censurata da ALHA la condanna al pagamento in suo favore delle spese del giudizio di appello. Ha dedotto al riguardo la controricorrente che la soccombenza di ALHA AIRPORT nei suoi confronti risultava con evidenza dalla pronuncia di integrale rigetto dell'appello da essa proposto.

4. L'ALHA AIRPORT s.p.a., la FERRARI s.p.a., la S.E.A. s.p.a. e la KLM hanno depositato memorie ex art. 378 c.p.c. 5. Va premesso all'esame delle odierne impugnazione che questo collegio condivide quanto affermato con l'ordinanza di rimessione (f. 9, punto 3.2) ove si legge che le eccezioni preliminari di inammissibilità, improcedibilità e giudicato sollevate dalla Ferrari e dalla KLM, pur esaminate secondo l'ordine di cui all'art. 276 c.p.c., comma 2, non impediscono - per le ragioni che verranno esposte esaminando i singoli motivi degli odierni atti di gravame - l'esame nel merito della questione sottoposta all'esame di queste sezioni unite, che può così sintetizzarsi:

Se, nel trasporto aereo di merci, la prestazione svolta dall'impresa esercente il cosiddetto servizio di handling aeroportuale (alla quale siano consegnate - dal mittente o dal suo spedizioniere - le cose destinate ad essere caricate sull'aeromobile) abbia carattere accessorio

rispetto al contratto di trasporto o sia svolta in esecuzione di un autonomo e distinto contratto, con conseguente possibilità, in ipotesi di perdita delle cose prima della consegna al vettore, di qualificare (o meno) l'handler quale "ausiliario" del vettore, e con conseguente applicabilità (o meno), nei suoi confronti, della disciplina sulla responsabilità prevista dalle convenzioni internazionali sul trasporto aereo.

6. I due ricorsi della AHLA (terzo motivo) e della SEA (primo motivo), devono, in proposito, ritenersi fondati.

6.1. E' convincimento di queste sezioni unite che non possa darsi ulteriore seguito all'orientamento sin qui seguito dalla giurisprudenza di legittimità.

6.2. Nessuno degli argomenti posti a fondamento di tale orientamento resiste, difatti, alle critiche mosse con i ricorsi in esame.

Tali argomenti possono così sintetizzarsi:

l'handling è un contratto autonomo e distinto da quello di trasporto, privo di una sua esplicita disciplina normativa, regolato dalle norme dettate per le singole operazioni di volta in volta concordate (assistenza, rifornimento, carico e scarico e così via);

- la fase di handling delle merci non rientra nelle operazioni di trasporto propriamente inteso, e l'affidamento delle merci all'handler non equivale al loro affidamento al vettore;

- l'handler non può essere considerato ausiliario del vettore, volta che: 1) operando in regime di monopolio, non può essere scelto liberamente da questi; 2) dispone una sua organizzazione strutturalmente funzionalmente autonoma rispetto a quella del vettore;

- l'affidamento delle merci all'handler integra la fattispecie normativa del contratto di deposito a favore di terzo, del quale l'handler stesso risulta promittente, il vettore ne è lo stipulante, il mittente/spedizioniere (come nella specie) ovvero il destinatario, infine, il beneficiario.

6.3. Il contratto di handling è stato esaminato, in giurisprudenza come in dottrina, sotto il profilo della sua struttura, del suo contenuto e della sua natura giuridica.

6.3.1. Sotto il profilo strutturale si è evidenziato che esso rientra nella categoria dei contratti per adesione, in quanto concluso attraverso la sottoscrizione di formulari contenenti condizioni generali uniformi, identificate con l'acronimo SGHA (Standard Ground Handling Agreement), che vengono elaborate dalla IATA (International Air Transport Association). Le condizioni generali dovrebbero dunque essere efficaci nei confronti del vettore solo se da questi conosciute o conoscibili al momento della conclusione del contratto (art. 1341 c.c., comma 1). Peraltro, sebbene il contratto si concluda mediante l'adesione del vettore alle clausole uniformi sottopostegli dall'handler, la singolarità che le clausole medesime siano state elaborate dall'associazione professionale cui appartiene l'aderente dovrebbe indurre ad escludere che il vettore possa eccepirne l'inefficacia per non averne potuto conoscere il contenuto. Nella prassi, il contenuto standard dei formulari viene frequentemente modificato con l'introduzione di clausole favorevoli all'operatore (obblighi di esclusiva, clausole compromissorie, limitazioni di responsabilità). In tali ipotesi, le clausole di esonero o di limitazione della responsabilità soggiacciono ai limiti di validità stabiliti dall'art. 1229 c.c. e quelle vessatorie all'obbligo di specifica approvazione per iscritto di cui all'art. 1341 c.c., comma 2.

6.3.2. Sotto il profilo del contenuto - movendo dalla considerazione che nei singoli contratti di assistenza a terra lo schema negoziale uniforme predisposto dalla IATA viene specificato con le integrazioni e le modifiche rese necessarie dal tipo di prestazione di cui il vettore di volta in volta ha bisogno con riferimento al singolo aeromobile o a tutti gli aeromobili attraverso i quali svolge abitualmente il proprio traffico in un certo aeroporto - si ritiene che l'handling possa qualificarsi come contratto ad oggetto determinabile. L'accordo contrattuale può prevedere "la programmazione di indeterminate operazioni di handling in un dato arco di tempo", le quali si specificano "di volta in volta in relazione alla richiesta delle singole prestazioni dal parte del vettore, senza che queste ulteriori manifestazioni di volontà possano essere considerate come nuovi accordi".

6.3.3. Sotto il profilo della natura giuridica, infine, l'handling può essere classificato sia come contratto misto (in quanto fonte di obbligazioni che hanno per oggetto prestazioni riconducibili a diversi contratti tipici, quali, di volta in volta, l'appalto, il mandato, il deposito, la somministrazione) sia come autonomo contratto atipico: la classificazione nell'una o nell'altra categoria assume, peraltro, rilievo meramente teorico, in quanto in entrambi i casi la disciplina dei rapporti obbligatori che ne derivano deve essere ricostruita traendola da quella propria del contratto tipico a cui si riconducono le prestazioni che ne formano oggetto.

6.4. Nella ricostruzione dell'affidamento delle merci all'handler in termini di contratto a favore di terzo, regolato dalle norme di diritto comune dei contratti in generale (art. 1411 c.c. e ss.) e del contratto di deposito in particolare (art. 1766 c.c. e ss.), premesso che la singola richiesta non vale a stipulare nuovi contatti ma solo a specificare il contenuto di ogni singola prestazione - che costituisce oggetto delle distinte obbligazioni sorte dal contratto di handling ed è resa in adempimento di tali obbligazioni -, la giurisprudenza di questa Corte ha ripetutamente specificato come esso comprenda una serie di prestazioni che si atteggiano secondo il più vario contenuto e che, formando oggetto di distinti rapporti giuridici obbligatori, devono essere disciplinate secondo la loro peculiare natura.

6.4.1. Nell'ipotesi di trasporto di cose, in particolare, tra i servizi specificamente richiesti dal vettore all'handler rientra la presa in consegna delle merci trasportate, con l'obbligo di custodirle e di restituirle al destinatario: per effetto della stipulazione, il terzo acquista il diritto contro il promittente sicchè, in caso di perdita o avaria delle cose dopo la presa in carico da parte dell'handler e prima della riconsegna all'avente diritto-destinatario, quest'ultimo, nel termine di prescrizione proprio del contratto di deposito, è legittimato ad agire contro l'handler, facendo valere la sua responsabilità ex recepto, mentre non ha azione nei confronti del vettore. L'handler è responsabile anche nei confronti del vettore in quanto l'inadempimento del promittente arreca pregiudizio anche allo stipulante, atteso l'interesse che questi deve avere alla stipulazione. Anche il vettore è dunque legittimato ad agire contro l'handler, non solo con l'azione di adempimento ma anche con l'azione risarcitoria, chiedendo il risarcimento del danno subito dal terzo come danno proprio.

6.4.2. Di tali principi è stata fatta costante e consonante applicazione, da parte di codesta Corte, in tutte le pronunce che, dal 1990 in poi, si sono occupate di fattispecie connotate dalla presenza di un contratto di trasporto aereo di merci in cui si inseriva un rapporto di handling avente ad oggetto la scaricazione delle merci in arrivo, la presa in carico di esse da parte dell'handler e la custodia delle stesse fino alla consegna al destinatario (Cass., Sez. 3, 11 settembre 1990, n. 9357, 14 luglio 1992, n. 8531, 9 ottobre 1997, n. 9810, 26 novembre 2003, n. 18074, 22 giugno 2007, n. 14593).

6.4.3. A queste pronunce, tutte puntualmente richiamate nell'ordinanza interlocutoria, si deve

aggiungere l'obiter dictum contenuto in una sentenza avente ad oggetto la diversa vicenda del deposito di merce presso l'autorità portuale (Cass., Sez. 3, 7 luglio 2010, n. 15988), con la quale questa Corte ha esteso anche a tale fattispecie il principio di diritto affermato in tema di handling aeroportuale avente ad oggetto il deposito e la custodia delle merci sbarcate, secondo cui la legittimazione ad agire nei confronti del depositario (handler) spetta non solo al vettore-depositante (che pure la conserva in forza dell'indefettibile interesse che, in quanto stipulante, deve avere alla conclusione del contratto in favore del terzo e che può dunque agire contro il promittente facendo valere come danno proprio il pregiudizio da questi arrecato al beneficiario) ma anche al destinatario-proprietario delle cose, da ritenersi anzi il principale legittimato a proporre l'azione di danno nei confronti dell'handler in ipotesi di avaria della merce in fase di deposito.

6.4.4. Questa Corte, inoltre, ha ritenuto estensibile l'orientamento in parola anche alla fattispecie del trasporto di persone, con riguardo ad una ipotesi in cui il servizio concretamente richiesto all'handler riguardava l'assistenza ai passeggeri e, nell'ambito di questa, il trasporto con autobus dalla porta di imbarco aeroportuale sino all'aeromobile, movendo dalla considerazione secondo cui i servizi prestati dall'handler sono autonomi e distinti rispetto alla prestazione di trasporto aereo cui attende il vettore, la cui responsabilità "cessa dal momento in cui, in ragione della organizzazione amministrativa del traffico nell'aeroporto, operazioni accessorie a quella oggetto del contratto di trasporto risultano organizzate in modo da essere sottratte alla sfera di ingerenza del vettore e si presentano come servizio che il vettore deve procurare al passeggero, servizio reso da un soggetto che, appunto perchè non è solo diverso dal vettore, ma neppure ne è scelto, non può considerarsi come suo preposto" (Cass. Sez. 3, 25 settembre 2001, n. 12015).

6.5. Va osservato, in premessa, come tutte le pronunce ora richiamate abbiano avuto ad oggetto fattispecie nelle quali l'assistenza richiesta all'handler concerneva la fase finale del trasporto (allorchè l'handler riceve la merce in arrivo dal vettore con l'obbligo di custodirla e consegnarla al destinatario), mentre, nella vicenda che oggi occupa queste sezioni unite, l'assistenza richiesta all'handler ha riguardo alla sua fase iniziale (allorchè l'handler riceve la merce in partenza dal mittente - o dallo spedizioniere - con l'obbligo di custodirla e di consegnarla al vettore).

6.5.1. Le due ipotesi, contrariamente a quanto opinato da entrambi i giudici milanesi, in prime e seconde cure, non sembrano perfettamente sovrapponibili sul piano tanto genetico quanto funzionale dei singoli rapporti correnti tra le parti, così che non appare del tutto condivisibile l'affermazione secondo cui "il principio elaborato dalla S.C. con riferimento a casi di trasporto in cui l'handler sia nominato custode dei beni giunti allo scalo di destinazione a fini di consegna al destinatario appare evidentemente applicabile per identità di ratio anche al caso speculare in cui lo stesso vettore abbia designato la società di handling per la custodia e la movimentazione dei beni in vista della loro consegna al vettore ai fini dell'imbarco e della riconsegna finale al destinatario" (come si legge al folio 7 della sentenza impugnata).

6.5.2. Nell'ipotesi, quale quella di specie, della consegna all'handler, da parte del mittente/spedizioniere, della merce destinata al trasporto aereo, difatti, terzo interessato e beneficiario della stipulazione tra il promittente (l'handler) e lo stipulante (il vettore aereo) non è soltanto il mittente/spedizioniere, ma anche il destinatario finale del trasporto. Nè vale osservare che quest'ultimo risulta formalmente estraneo allo schema negoziale così delineato, volta che, per ormai consolidata giurisprudenza (a far data dalla pronuncia n. 10490/2006 di questa Corte) la causa negoziale non va più ricondotta allo schema formale della sua funzione economico-sociale astrattamente considerata, bensì a quello, in concreto, della funzione

economico-individuale del singolo negozio, identificata alla stregua dell'interesse creditorio e dell'obbligo del debitore, in guisa di sintesi (e non semplice somma) dei rispettivi contenuti. L'interesse creditorio, quale elemento costitutivo del rapporto obbligatorio, come osservato da attenta dottrina, oltre che come condizione di esistenza dell'obbligazione (art. 1174 c.c.) e come parametro di accertamento della gravità dell'inadempimento (art. 1455 c.c.), rileva, difatti, quale criterio di determinazione della prestazione da eseguire e quale criterio di valutazione della prestazione eseguita: per un verso, dunque, la prestazione si determina secondo lo sforzo diligente normalmente adeguato a soddisfare l'interesse del creditore; per l'altro, essa deve considerarsi liberatoria quando essa abbia comunque conseguito il soddisfacimento dell'interesse del creditore, pur non essendo esattamente conforme al previsto per la presenza di irrilevanti inesattezze qualitative o quantitative.

Ne deriva che, alla stregua di tale criterio valutativo, l'interesse del creditore/terzo beneficiario si sostanzia e si estende, fin dal momento della stipulazione (e non soltanto dal momento della consegna della merce al vettore aereo), anche allo speculare interesse del destinatario - che risulterebbe così, rispetto alla stipulazione, egualmente "terzo beneficiario" sul piano del collegamento funzionale con la prestazione di trasporto e dell'eventuale, ulteriore prestazione dell'handler di destinazione - senza, peraltro, essere il soggetto legittimato a richiedere la prestazione al promittente.

6.5.3. Non appare, difatti, legittimamente predicabile, sul piano della ricostruzione (economica e) giuridica della fattispecie, l'esistenza di un interesse del mittente/beneficiario della stipulazione limitato ab origine alla custodia del bene nel suo esclusivo interesse, estendendosi per converso tale interesse, e fin dal momento genetico della conclusione del contratto, anche alla fase finale della riconsegna (che diverrebbe impossibile in caso di inadempimento dell'obbligo di custodia), interesse che egli condivide, fin dal medesimo momento genetico, con il destinatario della spedizione, del quale manca, peraltro, qualsivoglia manifestazione di adesione alla stipulazione (manifestazione viceversa attribuibile, tacitamente quanto inequivocamente, al mittente in conseguenza della consegna della merce da lui compiuta in locum et ius del vettore/stipulante), volta che, al momento della ricezione della merce, il (presunto) contratto a favore di terzo ha esaurito tout court i suoi effetti attraverso la consegna al vettore aereo in partenza.

7. Non possono, per altro verso, essere sottaciute le puntuali critiche mosse, in dottrina, alla configurabilità della fattispecie in termini di contratto (i.e. deposito) a favore di terzo.

7.1. Un primo argomento è fondato sul rilievo - peraltro mosso soprattutto su di un piano di analisi economica del diritto - secondo cui essa contrasterebbe con l'esigenza di tutela degli interessi dei diversi soggetti coinvolti nell'esecuzione del trasporto: il terzo destinatario, estraneo alla stipulazione e talora persino ignaro di chi gestisca i servizi di handling nell'aeroporto in cui il vettore esercita il proprio traffico, sarebbe vincolato da un contratto sul cui regolamento non ha potuto incidere; lo stesso vettore, in ipotesi di condanna al risarcimento del danno del solo handler (ritenendo quest'ultimo il solo legittimato passivo), sarebbe soggetto all'azione di rivalsa normalmente prevista in favore dello stesso handler (salvi i casi di dolo o colpa grave) dai formulari elaborati dalla IATA, e non potrebbe invocare le limitazioni di responsabilità stabilite dalla disciplina internazionale del trasporto aereo, giacché l'azione di rivalsa trarrebbe origine dal contratto di handling e non da quello di trasporto; sempre l'handler, infine, rispondendo a titolo contrattuale sulla base del presunto contratto di deposito, non potrebbe avvalersi delle predette limitazioni derivanti dal diritto uniforme, ex art. 30, comma 1 della Convenzione di Montreal (salva la loro inapplicabilità, prevista al successivo comma 3, per dolo o temerarietà) di cui invece potrebbe beneficiare se

fosse chiamato a rispondere, a titolo extracontrattuale, quale preposto del vettore.

7.2. Un secondo (peraltro non del tutto convincente) argomento sviluppato con riguardo alla fase antecedente al trasporto vero e proprio, allorchè l'handler riceve le cose non dal vettore per poi consegnarle al destinatario, ma dal mittente o dallo spedizioniere (come nella fattispecie che occupa il collegio) per poi consegnarle al vettore - si fonda sul rilievo secondo cui il mittente sarebbe interessato non all'handler (di cui spesso ignora l'identità) ma principalmente alla compagnia aerea, alla sua serietà e alla sua affidabilità, sia per quanto riguarda il trasporto strettamente considerato, sia per l'attività connessa alla consegna e alla riconsegna delle merci. In queste ipotesi, il mittente consegna le merci all'handler non sulla base di una libera e consapevole scelta tra i vari operatori, ma su indicazione del vettore, dal quale l'handler è incaricato. Il rilievo che l'handler viene scelto dal vettore e non dal mittente porterebbe così ad escludere la possibilità di individuare un contratto stipulato in favore del terzo destinatario (l'argomento avrebbe un suo pregio, peraltro, soltanto se si ritenesse, nella fase antecedente al trasporto, che il contratto di deposito venga concluso tra il mittente/stipulante e l'hand/er/promittente in favore del terzo destinatario. La sentenza impugnata, peraltro, più correttamente muove dal diverso presupposto secondo cui il contratto di deposito sarebbe stato concluso tra vettore/stipulante ed handler/promittente a beneficio del mittente/spedizioniere).

7.3. Con un terzo argomento, infine, si evidenzia che il ricorso alla figura del contratto di deposito legittimerebbe una ricostruzione soltanto parziale degli effetti giuridici del negozio di handling. Premesso che l'inquadramento della fattispecie nell'ambito del contratto tipico di deposito consente alla giurisprudenza di far risaltare efficacemente l'insorgere dell'obbligo di custodia e restituzione delle cose trasportate in capo all'handler, si osserva poi, per un verso, che tale obbligo non appare effetto esclusivo del contratto di deposito, ma nasce, ex lege, da qualsiasi obbligazione di riconsegna di una cosa determinata (art. 1177 c.c.), mentre, per altro verso, l'handling di merci e bagagli, oltre alla custodia degli stessi sino alla riconsegna, comprende una serie di attività materiali (movimentazione fisica delle merci, imbarco, sbarco, trasporto su veicoli, caricamento e scaricamento su sistemi trasportatori) prestate attraverso l'organizzazione dei mezzi necessari e l'assunzione dei relativi rischi, nonchè un'attività giuridica (mandato a riconsegnare il carico, in esecuzione del quale l'handler provvederebbe all'adempimento dell'obbligazione di riconsegna delle cose trasportate per conto del vettore) che imporrebbero piuttosto di ricostruire il negozio come contratto misto composto da un appalto di servizi e da un mandato senza rappresentanza.

8. Ulteriori criticità che emergono dalla ricostruzione dell'handling come stipulazione a favore del terzo emergono dalla circostanze, puntualmente evidenziate nel provvedimento interlocutorio di rimessione, secondo cui:

- il momento iniziale dell'esecuzione del contratto di trasporto verrebbe individuato non nel momento della consegna della merce (dal mittente all'handler), ma in quella in cui questa viene consegnata al vettore aereo; specularmente, l'esecuzione finale del contratto di trasporto cesserebbe con la consegna della merce all'handler di destinazione, perchè questi provveda poi alla consegna all'avente diritto: tutto ciò in contrasto con la norma di cui all'art. 1687 c.c., a mente della quale il vettore "deve mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo, nel termine e con le modalità indicate dal contratto". E' il vettore, dunque, il soggetto responsabile della consegna della merce al destinatario, senza che la sua responsabilità possa essere legittimamente esclusa dall'essere stata la materiale esecuzione di tale attività affidata ad un terzo;

- l'applicazione delle regole funzionali del contratto a favore di terzo condurrebbero alla doppia aporia per cui: 1) l'handler potrebbe opporre al terzo (mittente o destinatario) le eccezioni fondate sul contratto stipulato con il vettore - quale il mancato pagamento del corrispettivo - così che il (mittente o) destinatario della merce potrebbe vedersi legittimamente rifiutare la consegna perchè l'handler risulta creditore insoddisfatto dello stipulante;

- il vettore potrebbe revocare la stipulazione prima dell'accettazione del terzo (i.e. prima della richiesta di riconsegna), facendo in tal modo perdere al destinatario il relativo alla riconsegna.

8.1. A tali considerazioni va poi aggiunto che, ai sensi dell'art. 18.4 della Convenzione di Montreal, "il periodo di trasporto aereo non comprende alcun trasporto terrestre marittimo o fluviale effettuato al di fuori di un aerodromo", in tal modo presupponendo, secondo una piana interpretazione letterale del testo normativo (e diversamente da quanto non condivisibilmente opinato dal giudice di appello al folio 34 della sentenza impugnata), che ogni attività espletata all'interno dell'aerodromo, ed inequivocamente funzionale all'adempimento dell'obbligazione del vettore (quale non sarebbe, ad esempio, lo smarrimento di un pacco nell'ascensore dell'aeroporto prima della consegna all'handler), sia ricompresa nel concetto di trasporto aereo.

9. Le motivazioni poste a fondamento della ricostruzione della fattispecie in termini di stipulazione a favore del terzo dalla giurisprudenza di questa Corte hanno poi perso diacronicamente di consistenza, volta che:

- L'argomento utilizzato per negare la sussistenza di un rapporto di preposizione tra vettore aereo e società di handling - che manterrebbe una sua rilevanza dogmatica se la scelta del collaboratore fosse tuttora obbligata dal regime di monopolio in cui egli esercita la sua attività, non potendo il debitore essere chiamato a rispondere del fatto doloso o colposo posto in essere da un soggetto della cui opera egli non ha liberamente scelto di avvalersi - sembra, tuttavia, ormai imprevedibile a seguito dell'attuazione (D.Lgs. 13 gennaio 1999, n. 18) della Direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità. Il decreto legislativo ha introdotto, difatti, un regime di concorrenza nella prestazione dei servizi di handling prevedendo che, salvi i particolari casi in cui l'ENAC disponga limitazioni con riguardo a specifiche categorie di operazioni per motivi di sicurezza o di capacità o di spazio disponibile, l'esercizio dell'attività sia subordinata unicamente al rilascio di un certificato di idoneità, necessario per garantire la sicurezza all'interno del perimetro aeroportuale, nonché la tutela dell'ambiente e il rispetto della vigente normativa sociale. Alle compagnie aeree è dunque riconosciuta non solo la facoltà di scegliere tra una pluralità di operatori, ma anche quella di non sceglierne alcuno, provvedendo allo svolgimento delle attività di handling in regime di autoassistenza. E tale facoltà di scelta appare esercitabile anche nelle ipotesi in cui il numero di prestatori del servizio di handling sia stato limitato dall'ENAC, posto che, comunque, deve essere assicurata la presenza di almeno due operatori e che la scelta di costoro, all'esito di apposita gara d'appalto, è compiuta dall'ente di gestione aeroportuale (se non esercita a sua volta attività di handling) o dall'autorità indipendente, dopo avere sentito il comitato dei vettori;

- L'argomento fondato sulla esistenza, in capo alle imprese di handling, di una organizzazione aziendale autonoma e distinta rispetto a quella del vettore non sembra decisivo al fine di una più corretta ricostruzione della fattispecie, volta che, ai sensi dell'art. 1228 c.c., tale circostanza non risulta rilevante ai fini del riparto di responsabilità, come più volte affermato da questa stessa Corte in fattispecie non dissimili, quale l'appalto ritenendosi, del tutto pianamente, che l'appaltatore risponda dei vizi lamentati dal committente anche se

riconducibili ad attività materialmente compiuta dal subappaltatore.

10. Un ulteriore argomento che depone in favore del riconoscimento del carattere accessorio della prestazione svolta dall'handler rispetto al contratto di trasporto (con conseguente qualificazione dell'handler stesso come "ausiliario" del vettore e con conseguente applicabilità, nei suoi confronti, in ipotesi di perdita delle cose nel lasso temporale in cui le ha avute in custodia, della disciplina sulla responsabilità prevista dalle convenzioni internazionali sul trasporto aereo), sembrerebbe, infine, potersi trarre, come già accennato in precedenza (supra, in narrativa, sub 7), dal nuovo testo dell'art. 953 cod. nav., nella formulazione introdotta dai D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e D.Lgs. 15 marzo 2006, n. 151.

10.1. La norma, nel prevedere che la responsabilità del vettore per la perdita delle cose trasportate si estende sino alla riconsegna al destinatario anche se prima di tale riconsegna le cose siano state affidate ad un operatore di handling o ad altro ausiliario, pare destinata ad escludere tout court - sia pur con riguardo a vicende verificatesi a far tempo dall'entrata in vigore delle modifiche apportate con D.Lgs. n. 151 del 2006 - la possibilità di scindere, nell'ambito della complessiva prestazione dovuta in esecuzione del contratto di trasporto, l'attività compiuta personalmente dal vettore in qualità di debitore da quella, accessoria, posta in essere dall'handler in qualità di ausiliario, con tutte le conseguenze che ne scaturiscono in ordine al fondamento, alla natura e ai limiti della responsabilità del debitore e dell'ausiliario nei confronti del creditore danneggiato.

10.2. Il nuovo dettato normativo, pur non applicabile direttamente all'odierna fattispecie ratione temporis, può tuttavia essere utilizzato, anche alla luce delle considerazioni che precedono, in guisa di utile strumento interpretativo idoneo a consentire una soluzione più aderente alla realtà economico-normativa del rapporto di handling, oltre che diacronicamente coerente e conforme alla volontà espressa in proposito dal legislatore.

11. La non riconducibilità del rapporto di handling alla fattispecie della stipulazione a favore di terzo comporta la speculare impossibilità di individuare un autonomo rapporto obbligatorio tra l'handler e il (mittente o) destinatario delle cose trasportate. I quali, diversamente da quanto accadrebbe in applicazione del meccanismo di cui all'art. 1411 c.c., non acquistano alcun diritto verso l'handler, ed alcuna legittimazione diretta ad agire contrattualmente nei suoi confronti in ipotesi di perdita o avaria delle cose nella fase in cui l'handler le aveva in custodia.

11.1. Di converso, poichè uno specifico rapporto obbligatorio "ausiliario" nasce tra l'handler e il vettore (il quale si avvale del primo per la prestazione dei servizi di assistenza e per l'adempimento dell'obbligazione di riconsegna delle cose trasportate) e tra il vettore e il (mittente o) destinatario (aventi diritto alla riconsegna delle cose in base al contratto di trasporto), mittente e/o destinatario sono legittimati ad agire nei confronti del vettore secondo la disciplina propria del contratto di trasporto, salva la concorrente facoltà di evocare in giudizio, a titolo extracontrattuale, l'ausiliario responsabile del danno, come espressamente riconosciuto dall'art. 30 della Convenzione di Montreal.

12. Il riconoscimento all'operatore di handling della posizione di ausiliario del vettore aereo comporta l'affermazione dei seguenti principi di diritto:

a) il trasporto della merce ha inizio dal momento in cui il mittente consegna la merce all'handler nell'aeroporto di partenza - e non quando quest'ultimo la consegna al vettore - ed ha termine quando l'handler la consegna al destinatario nell'aeroporto di destinazione - e non quando l'handler la riceve allo sbarco dell'aeromobile -.

b) Il vettore è responsabile del fatto colposo dell'handler, in quanto si avvale della sua opera di ausiliario nell'adempimento delle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto ex art. 1228 c.c.: egli risponde a titolo contrattuale verso il proprietario delle cose anche per la perdita o avaria verificatasi nella fase in cui queste erano sotto la sfera di sorveglianza dell'handler;

c) L'handler non risponde a titolo contrattuale nei confronti del mittente o del destinatario: il fatto dell'ausiliario è imputabile ex contractu al debitore (vettore) e non al suo autore materiale (handler), che non è parte del rapporto obbligatorio nascente dal contratto di trasporto;

d) Il fatto dell'ausiliario/handler, in ipotesi di condotta dolosa o colposa, è peraltro imputabile al suo autore a titolo di illecito extracontrattuale, di tal che l'handler risponde nei confronti del destinatario delle cose ai sensi dell'art. 2043 c.c., in solido con il vettore;

e) In quanto ausiliario del vettore aereo, l'handler, pur rispondendo a titolo extracontrattuale, può beneficiare delle limitazioni di responsabilità, come espressamente previsto dal combinato disposto degli artt. 22 e 30 della Convenzione di Montreal (precedentemente, dagli artt. 22 e 25/A della Convenzione di Varsavia), in favore del vettore aereo e dei suoi dipendenti o incaricati, nonché della disciplina uniforme convenzionale dettata in tema di decadenza dall'azione risarcitoria e di prescrizione del diritto al risarcimento del danno, già contenuta nell'art. 29 della Convenzione di Varsavia e oggi dettata dall'art. 35 della Convenzione di Montreal.

f) L'applicabilità del diritto uniforme in luogo del diritto comune rappresenta l'implicazione più rilevante del riconoscimento all'handler della qualità di "ausiliario" del vettore aereo, in quanto esclude la possibilità che egli resti esposto, di regola, ad un risarcimento integrale nei confronti del destinatario sulla base di un comportamento meramente colposo.

g) La possibilità di un integrale risarcimento non resta, viceversa, esclusa nell'ipotesi prevista dall'art. 30, comma 3 della Convenzione di Montreal (condotta intenzionale o temeraria del solo dipendente o incaricato), il cui coordinamento con il precedente art. 22 impone di ritenere che:

1) il vettore è responsabile sempre e soltanto entro i limiti risarcitori stabiliti dalla Convenzione per il trasporto merci, come emerge dalla lettura coordinata dell'art. 22, commi 1, 2, 3 e 5 - a mente del quale la detta limitazione di responsabilità non trova applicazione (comma 5) soltanto in relazione al trasporto di persone (comma 1) e di bagagli (comma 2) in caso di condotta dolosa o coscientemente colposa del vettore o dei suoi ausiliari (il comma 5, difatti, richiama espressamente soltanto le fattispecie di cui ai commi 1 e 2, nell'escludere tale limitazione).

2) Il dipendente o l'incaricato di cui all'art. 30 "può far valere le condizioni e i limiti di responsabilità invocabili dal vettore" (comma 1), salvo che, nel trasporto merci, "il danno non derivi da un atto o da una omissione degli stessi commessi con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno" (comma 3): dovendosi intendere, con tali disposizioni, sanzionati illimitatamente il dolo e la colpa cd. cosciente dell'ausiliario - fattispecie di colpa da ritenersi un quid pluris, pertanto, della semplice colpa grave della responsabilità aquiliana, volta che, se la colpa cosciente è sempre grave, ex art. 61 c.p., n. 3, non sempre la colpa grave è anche cosciente;

3) In tal caso, l'ausiliario risponderà, secondo il titolo di responsabilità (aquiliana) a lui attribuito, dell'intero danno, da esso detratto quanto eventualmente corrisposto dal vettore entro i limiti della sua responsabilità.

12.1 La limitazione della responsabilità vettoriale così delineata non lede alcun principio costituzionale, come pure adombrato nel ricorso incidentale Ferrari al folio 41 (ove si evoca una decisione del giudice delle leggi - C.C. 15 maggio 1985 n. 132 - resa in tema di trasporto aereo, in relazione alla legge di ratifica della Convenzione di Varsavia), volta che il limite risarcitorio (i.e. i 19 Diritti Speciali di prelievo per ogni chilogrammo di merce perduta) fissato dall'art. 22 della Convenzione di Montreal non trova applicazione in caso di dichiarazione speciale di interesse alla riconsegna da parte del mittente, che corrisponde, conseguentemente, un sovrapprezzo (dichiarazione che, nella specie, è incontestatamente mancata), e che consente al mittente di ottenere risarcimenti più elevati, in deroga alle limitazioni previste dalla norma convenzionale.

13. La tesi che riconosce al soggetto che eroga i servizi di handling la qualità di "ausiliario" del vettore trova altresì riscontro nell'orientamento largamente prevalente della giurisprudenza di Paesi che, come l'Italia, aderiscono alle Convenzioni internazionali sul trasporto aereo, avendo ratificato e reso esecutive nel loro ordinamento dapprima la Convenzione di Varsavia, poi quella di Montreal.

13.1. Nell'ordinamento francese, già in epoca risalente (Cour de Cassation 21 luglio 1987), si è affermato il principio secondo il quale le operazioni di handling assumono natura di prestazione ausiliaria rispetto all'esecuzione del trasporto di cose, la quale supera la fase del materiale trasferimento delle merci da un luogo all'altro per ricomprendere anche le fasi (antecedente e successiva) in cui le merci stesse si trovino affidate al vettore nell'ambito aeroportuale, sebbene quest'ultimo si avvalga, in tale ambito, della collaborazione di terzi per lo svolgimento delle attività accessorie di carico, scarico, immagazzinaggio e riconsegna.

Nell'ordinamento britannico, lo stesso principio è stato affermato dal Queen's Bench (Queen's Bench Division - Commercial Court, *Swiss Bank Corp. and others v. Brink's Mat Ltd. And others*, 6 February 1986).

Nell'ordinamento statunitense, il principio viene applicato da numerose Corti federali (tra le altre, U.S. District Court of Illinois 773 F. Supp. 1117 August 26, 1991, *Sabena Belgian World Airlines v. United Airlines, Inc.*; U.S. District Court of New York - 704 F. Supp. 524 February 1, 1989, *Mitchell, Shackleton & Co. v. Air. Exp. Intern.*; U.S. District Court of New Jersey - 111 F. Supp. 2d 501, August 16, 2000, *Croucher v. Worldwide Flight Service, Inc.*), oltre che dalla Corte suprema di Hong Kong (High Court, 2003, *Ericsson Limited and Ericsson Mobile Communications AB v. KLM Royal Dutch Airlines*).

13.2. La qualificazione dell'handler come ausiliario del vettore aereo è stata, infine, riconosciuta dal Segretario generale dell'U.N.C.T.A.D. (United Nation Conference of Trade and Development) nel Report "Carriage of goods by air", ove si legge (p. 40, p. 158) che, pur essendo una questione di diritto interno l'interpretazione dell'espressione "agenti o incaricati" (servant or agent), usualmente tutti i paesi aderenti alle Convenzioni designano con il termine "agenti" tutti i contraenti indipendenti con cui lo spedizioniere ha convenuto la prestazione di uno specifico incarico (the independent contractors with whom the carrier has contracted for the performance of a specified task).

14. Con riferimento alla questione di massima di particolare importanza per la quale il procedimento è stato rimesso a queste sezioni unite, il terzo motivo del ricorso AHLA ed il primo motivo di ricorso SEA (limitatamente alla parte in cui esso è rivolto alla posizione della controricorrente KLM), devono, pertanto, essere accolti, con assorbimento in tale accoglimento delle censure AHLA di cui ai motivi 1, 2, 4 e 6.

15. L'esame delle restanti censure mosse alla sentenza impugnata con i motivi riportati in narrativa ne impone l'accoglimento entro i ristretti limiti in cui si dirà nel paragrafo che segue.

15.1 Sarà, difatti, compito del giudice di rinvio:

a) valutare in limine l'ammissibilità in parte qua dell'appello SEA nei confronti di parti diverse dalla KLM - appello che la Corte territoriale afferma essere stato proposto soltanto nei confronti della chiamante in causa KLM (f. 34, righe 1-10 della sentenza impugnata), senza, peraltro, espressamente pronunciarsi sulle relative eccezioni di inammissibilità e giudicato, nè in motivazione, nè in dispositivo, dopo aver comunque proceduto all'esame nel merito del suddetto appello;

b) ove pure riconosciuta la fondatezza dell'eccezione di inammissibilità dell'impugnazione in parte qua, procedere al nuovo giudizio alla luce della fondatezza del primo motivo di appello della SEA (riproposto con il primo motivo dell'odierno ricorso), che pone la stessa questione proposta (ed accolta) con il terzo motivo del ricorso AHLA;

c) valutare e pronunciare sull'eccezione di inammissibilità dell'appello SEA, come oggi lamentato dalla KLM con il proprio ricorso incidentale, per aver ritenuto la questione assorbita nel rigetto degli appelli proposti avverso la esclusione della sua responsabilità;

d) esaminare la fondatezza della doglianza della FERRARI, proposta con ricorso incidentale condizionato tardivo per l'ipotesi (nella specie verificatasi, all'esito della soluzione oggi adottata) di accoglimento del ricorso AHLA, non risultando più assorbita, allo stato, la domanda di condanna formulata nei confronti della KLM;

e) valutare la fondatezza delle eccezioni di estinzione dall'azione proposta dall'originaria convenuta, alla luce dei principi di diritto sopra esposti, tanto con riferimento alla posizione del vettore quanto a quella degli ausiliari, per i quali dovrà ritenersi parimenti applicabile, in parte qua, la normativa convenzionale, volta che la esclusione della limitazione di responsabilità di cui all'art. 30, comma 3 della Convenzione deve ritenersi norma di stretta interpretazione, derogatrice a quelle generali del testo convenzionale soltanto nella parte in cui contiene una diversa disciplina della quantificazione del danno.

16. Tutti gli altri motivi di ricorso, principale e incidentali (ivi compresi il secondo, terzo, quarto e quinto motivo del ricorso SEA, ove ritenuti ammissibili gli speculari motivi di appello), sono respinti, essendo caratterizzati dall'inammissibile scopo di richiedere a questa Corte un riesame del merito della causa, che risulta ormai definitivamente cristallizzato alla luce delle corrette e condivisibili argomentazioni svolte, senza incorrere in vizi logico-giuridici, dalla Corte territoriale in punto di accertamento dei fatti di causa.

17. Il procedimento è pertanto rinviato alla Corte di appello di Milano.

18. Le spese dei tre gradi di giudizio possono essere interamente compensate, attesa la complessità delle questioni trattate e l'esito della lite, che ha comportato un radicale

mutamento di giurisprudenza in subiecta materia.

P.Q.M.

La Corte accoglie il terzo motivo del ricorso AHLA ed il primo motivo del ricorso SEA, rinvia alla motivazione che precede quanto agli altri motivi dei ricorsi, principale e incidentali, cassa la sentenza impugnata nei limiti di cui in motivazione e rinvia il procedimento alla Corte di appello di Milano, in altra composizione.

Le spese dei tre gradi di giudizio sono interamente compensate.

Così deciso in doma, il 6 dicembre 2016.

Depositato in Cancelleria il 20 settembre 2017