

SAGGI

ALFREDO ANTONINI

LIMITAZIONI LEGALI E CONTRATTUALI DELLA RESPONSABILITÀ E DEL DEBITO: DALLE REGOLE PARTICOLARI VERSO LA GENERALIZZAZIONE? (*)

The exceptions to the rule of unlimited liability of the debtor (art. 2740 Italian Civil Code) are few and rare. Of growing importance are debt limitations, referring both to specific debts and to the overall aggregate of the debts resulting from a particular event. Even more important is the limitation of the risk entailed by the exercise of commercial activities, achievable through the establishment of joint-stock companies, either family-based, or with minimal or negligible capital, or with a single shareholder. The historical path developed over the centuries, which has had, as its forerunner, the experience developed in the mercantile sector and therefore in maritime law and commercial law, allows us to highlight that particular needs have determined the affirmation of rules which have gradually come to affect the principles governing financial liability. The scope of the phenomenon has become such that the exception to the principle of unlimited personal liability, conceived in a broad sense, is starting to become the rule.



SOMMARIO: 1. La responsabilità illimitata: il principio e le eccezioni. – 2. Il diritto romano; il diritto dell'età intermedia; l'età moderna, la personalità giuridica, la società di capitali. – 3. Responsabilità patrimoniale e rischio d'impresa. – 4. L'esperienza mercantile. Il ruolo trainante del diritto marittimo e del diritto commerciale nella formazione delle nuove regole. – 5. La limitazione del debito. – 6. Limitazione della responsabilità e limitazione del debito: effetti giuridici. – 7. Le deroghe convenzionali al regime legale. – 8. La limitazione complessiva dei debiti deri-

(*) Questo saggio è frutto della ricerca dell'Autore nell'ambito del programma scientifico del PRIN 2020 fra le Università di Catanzaro, Udine, Sassari, Teramo, Genova sul tema *Rethinking the Principle of Unlimited Liability in the context of the Current Legal Framework: the Pioneering Role of Maritime, Air and Transportation Law as Forerunner of the New Rules and Models of Limitation of Liability and Claims* e sarà pubblicato nel volume *Dalla responsabilità illimitata del debitore alle limitazioni della responsabilità e del debito*.

vanti da un medesimo evento. – 9. Annotazioni conclusive. La responsabilità di amministratori e sindaci di società. – 10. Prospettive per una ricerca.

1. *La responsabilità illimitata: il principio e le eccezioni* – Quello della responsabilità illimitata del debitore è, e da sempre è stato, un principio basilare dell'ordinamento.

Che il debitore debba essere tenuto all'adempimento delle sue obbligazioni con tutti i suoi beni, presenti e futuri, costituisce invero una regola equitativa e naturale, per la quale le conseguenze negative delle iniziative individuali restano in capo all'autore, che è tenuto a farsene carico, così come viene a beneficiare degli effetti favorevoli delle stesse.

Tale regola, in epoche remote e attraverso i secoli fino a tempi molto recenti, è stata declinata sul piano ordinamentale in maniera assai rigorosa, fino a ricomprendere, in antico, conseguenze sulla persona fisica del debitore.

Si ricordano, fra queste: nell'antico *ius civile* di Roma, la vendita del debitore inadempiente come schiavo *trans Tiberim* o il suo assoggettamento al creditore (*nexum*) fino a quando con il suo lavoro avesse scontato il debito; nel nostro ordinamento, l'arresto per debiti, previsto dal codice civile del 1865 in relazione ad alcuni tipi di obbligazione (art. 2093 ss.) e abrogato dalla l. 6 dicembre 1877, n. 4166, nonché le incapacità che nella legge fallimentare si producevano a carico del fallito (art. 50 l. fall., abrogato dall'art. 47 d. lgs. 9 gennaio 2006 n. 5).

Oggi, la regola di riferimento è scolpita nell'art. 2740 cod. civ., che è considerato costituire uno dei principi generali e capisaldi dell'ordinamento.

Lo stesso articolo tempera l'assolutezza del principio, tuttavia, poiché alla regola generale della responsabilità illimitata del debitore ammette deroghe nei casi previsti dalla legge.

Varie sono le ragioni a fondamento delle deroghe presenti nell'ordinamento, di antica o di recente introduzione.

a) Nell'impostazione assunta dal codice civile anche sulla scorta della tradizione, le fattispecie erano poche e sporadiche, introdotte *propter aliquam utilitatem*, quali norme di *ius singulare* in un sistema considerato granitico.

Non è arduo individuare quale *aliqua utilitas*, volta per volta, sia stata: legata alla salvaguardia di particolari posizioni, o di particolari ordini di interesse, riferiti alla tutela della persona e afferenti al diritto

di famiglia e a quello successorio da un lato, al diritto assicurativo e a quello previdenziale dall'altro.

Fra le prime delle accennate eccezioni, vi sono il fondo patrimoniale, l'usufrutto legale, il beneficio di inventario, la separazione dei beni del defunto da quelli dell'erede e la sostituzione fedecommissaria, oltre all'impignorabilità di diritti inerenti alle esigenze vitali minime della persona.

Fra le seconde, vi sono la rendita vitalizia e i fondi previdenziali.

In specie:

- il fondo patrimoniale – costituito da beni immobili, da beni mobili iscritti in pubblici registri o da titoli di credito – è destinato a far fronte ai bisogni della famiglia e non risponde dei debiti contratti, con la consapevolezza del creditore, per scopi estranei ad essi (art. 169 e 170 cod. civ.);
- l'usufrutto legale, spettante ai genitori sui beni dei figli minori non emancipati, è un diritto che resta separato dal rimanente patrimonio del titolare dello stesso, non potendo essere oggetto di esecuzione forzata (art. 326, primo comma, cod. civ.);
- l'accettazione con beneficio di inventario tiene distinto il patrimonio del defunto da quello dell'erede; conseguentemente: l'erede conserva verso l'eredità tutti i diritti e gli obblighi che aveva verso il defunto; il medesimo non è tenuto al pagamento dei debiti ereditari e dei legati oltre il valore dei beni a lui pervenuti; i creditori dell'eredità e i legatari hanno preferenza sul patrimonio ereditario rispetto ai creditori dell'erede (art. 484 e 490 cod. civ.);
- ad analogo effetto conduce la separazione dei beni del defunto da quelli dell'erede, a richiesta dei creditori di quest'ultimo, per evitare di trovarsi a concorrere con i creditori del primo nel caso di accettazione di una *damnosa hereditas* (art. 512 ss. cod. civ.);
- con la sostituzione fedecommissaria – consentita soltanto ai genitori, agli altri ascendenti in linea retta e al coniuge dell'interdetto – il testatore grava l'erede dell'obbligo di conservare i beni ereditari e restituirli alla sua morte a favore del soggetto che, sotto la vigilanza del tutore, ha avuto cura di lui (art. 692 cod. civ.); tali beni sono sottratti alle pretese dei creditori dell'istituto, i quali possono agire solo sui frutti (art. 695 cod. civ.); essi, pertanto, non costituiscono garanzia patrimoniale a favore dei creditori personali dell'erede;
- i beni e i crediti in tutto o in parte impignorabili (art. 514, 515, 516

- e 545 cod. proc. civ.) integrano, nella parte in cui non sono pignorabili, un patrimonio separato rispetto agli altri beni del debitore, costituenti garanzia delle obbligazioni del medesimo;
- la rendita vitalizia, se costituita a titolo gratuito e quindi per donazione o per testamento, non è soggetta all'esecuzione forzata da parte dei creditori del beneficiario per la parte destinata al soddisfacimento del bisogno alimentare dell'avente diritto, se così è stabilito nell'atto di costituzione (art. 1881 cod. civ.);
 - i fondi speciali per la previdenza e l'assistenza, costituiti dal datore di lavoro, hanno impresso il vincolo di destinazione e non possono formare oggetto di esecuzione da parte dei creditori del datore di lavoro o del lavoratore, costituendo pertanto un patrimonio separato (art. 2117 cod. civ.).

In tutti i casi sopra indicati, un complesso di beni viene, a vario titolo, sottratto alle pretese esecutive dei creditori del loro titolare (salvo, in taluni casi, che questi agiscano per il soddisfacimento di crediti verso il medesimo direttamente afferenti ai beni in questione, alla loro destinazione o alle modalità o ragioni dell'acquisto).

b) Rispetto alle eccezioni tradizionali fino ad ora esaminate, molto più incisive, nonché obbedienti a ragioni (e a considerazioni dell'*utilitas*) in buona parte differenti, si rivelano le eccezioni introdotte, di recente, da novelle del codice civile e dalla legislazione speciale.

L'area di elezione di siffatte eccezioni è quella del diritto commerciale:

- il patrimonio destinato a uno specifico affare (art. 2447 *bis*, primo comma, lett. *a*, cod. civ.), introdotto dalla riforma del diritto societario del 2003 (e di applicazione concreta assai limitata, per non dire sporadica), consiste di un insieme di beni che, essendo stati destinati dalla società che lo ha costituito alla realizzazione di un'iniziativa economica ben individuata, rispondono solo dei debiti relativi a tale iniziativa e sono sottratti alle pretese dei creditori della società ad essa estranee, non rispondendo della generalità dei debiti della stessa (art. 2447 *quinquies* cod. civ.);
- nel finanziamento destinato ad uno specifico affare (art. 2447 *bis*, primo comma, lett. *b*, cod. civ.), i proventi dell'operazione finanziata costituiscono un patrimonio separato da quello della società, rispondendo solo dei debiti relativi a tale operazione e non di quelli della società;

- nella cartolarizzazione dei crediti (l. 30 aprile 1999, n. 130), l'ammontare dei flussi finanziari derivanti dalla riscossione dei crediti oggetto di cartolarizzazione costituisce un patrimonio separato della società di *securitisation* all'uopo costituita, che ha acquistato i crediti: esso è destinato al soddisfacimento unicamente dei crediti degli investitori istituzionali che hanno sottoscritto i titoli di debito emessi dalla società stessa per procurarsi la provvista necessaria all'acquisto dei crediti oggetto di cessione, senza rispondere di altre obbligazioni della società; al punto che, qualora una stessa società effettui più operazioni di cartolarizzazione, si costituiscono in essa tanti patrimoni separati, quante sono le operazioni suddette;
- nel campo dell'assicurazione e della riassicurazione, le attività poste a copertura delle riserve tecniche ed iscritte nell'apposito registro sono destinate in modo esclusivo all'adempimento delle obbligazioni assunte dall'assicuratore e dal riassicuratore con i contratti cui le riserve si riferiscono e, per espresso disposto legislativo, costituiscono un patrimonio separato (art. 42, comma 2 e 65 *bis*, comma 2, cod. ass. priv.);
- il *trust* – riconosciuto, ancorché indirettamente, dal d.l. 30 dicembre 2005, n. 273, conv. nella l. 23 febbraio 2006, n. 51, che ha introdotto l'art. 2645 *ter* cod. civ. concernente la trascrizione degli atti di destinazione aventi ad oggetto immobili o mobili registrati – è oggi pacificamente ammesso, pur in assenza di una legge che ne regoli gli aspetti sostanziali, i quali restano affidati all'ordinamento cui l'atto istitutivo fa riferimento; i beni sono intestati al *trustee*, del quale costituiscono un patrimonio separato, che non risente dei debiti del *trustee* sia personali che riferiti ad altre operazioni, in virtù della destinazione impressa dal disponente in favore del beneficiario.

L'utilitas, che sorregge le eccezioni appena riportate al principio della responsabilità illimitata, afferisce all'iniziativa economica specifica sottostante alla creazione del patrimonio separato, meritevole di tutela autonoma rispetto alla sfera giuridica del titolare.

Ben si vede come essa sia legata a valutazioni differenti rispetto a quelle che supportano le altre eccezioni sopra indicate. Ciò vale specificamente per i patrimoni ed i finanziamenti destinati a uno specifico affare e per i crediti oggetto di cartolarizzazione, e solo parzialmente per il *trust*, che, almeno nell'impostazione originaria, è diretto a tutelare interessi del soggetto beneficiario prescindenti dall'esercizio di una

specifica attività imprenditoriale.

Dunque, nelle fattispecie sopra indicate *sub a)* e *b)* – ristrette, seppur in via di ampliamento – precise ragioni di ordine sociale o economico impongono una deviazione rispetto al criterio generale, in virtù di caratteristiche particolari e soprattutto del vincolo di destinazione dei beni costituenti un patrimonio separato.

c) Quelle fino ad ora richiamate sono le ipotesi correntemente considerate, e correttamente considerabili, quali eccezioni in senso proprio alla regola generale della responsabilità illimitata del debitore.

Altre fattispecie – di rilevanza ben maggiore e in crescente espansione – seppur apparentemente costituenti una deroga al principio stesso, debbono piuttosto essere considerate come ipotesi in cui la limitazione della responsabilità rappresenta non l'effetto di una deroga apportata da una norma eccezionale, ma la conseguenza di una forma di limitazione originaria (o preventiva) del rischio, consentita dall'ordinamento con una norma costituente un tempo, ma oggi non più, *ius singulare*.

Si tratta dei fenomeni ricollegati alla personalità giuridica e in particolare, nel diritto commerciale, alla società di capitali: assodato che la società di capitali, e non il socio (salvo l'accomandatario), risponde delle obbligazioni sociali, in quanto il socio si espone soltanto a perdere il conferimento (il che è diffusamente, ancorché impropriamente, espresso nel senso che egli risponde limitatamente al conferimento), allorquando la base societaria è ristretta, e ancor più allorquando la pluralità dei soci è solo formale o il capitale è irrisorio, la società appare lo strumento per limitare la responsabilità individuale nell'esercizio di una determinata attività. Il riferimento è effettuato alle società a base familiare, a quelle con soli due soci di cui uno avente una partecipazione percentualmente minima e ancor più alle società a responsabilità limitata semplificata o con capitale di un euro, di recente introduzione: stimolo, supportato dall'ordinamento, alla limitazione della responsabilità per chi avvia un'impresa su base formalmente societaria anziché individuale.

La fattispecie maggiormente rilevante nella prospettiva appena segnalata è quella della società unipersonale, introdotta dapprima con legge speciale (d. lgs. 88/1993) per le società a responsabilità limitata (ora, art. 2463, primo comma, cod. civ.) e indi, con la riforma del diritto societario del 2003, estesa a tutte le società di capitali, ivi compresa la società per azioni (art. 2328, primo comma, cod. civ.).

La apparente deviazione rispetto al principio generale si coglie nella considerazione che costituire una società unipersonale significa, nella sostanza, destinare una parte dei propri beni (il capitale versato) all'esercizio di un'attività imprenditoriale, evitando di dover rispondere delle eventuali conseguenze negative di tale attività con beni differenti, ossia con l'intero proprio patrimonio; sicché, nella sostanza delle cose, la società unipersonale è un'impresa individuale a responsabilità limitata, piuttosto che una società con un solo socio, atteso che il concetto stesso di società appare snaturato allorché manchi una plurisoggettività unita nell'esercizio di un'attività economica.

Sul piano formale, non ci sono eccezioni alla regola: la società unipersonale, e solo essa, risponde delle obbligazioni che ha contratto, mentre non ne risponde il socio, trattandosi di società di capitali. Tuttavia, sul piano dell'effettività delle cose – assai rilevante, soprattutto nei settori maggiormente dinamici, quali il diritto commerciale e il diritto della navigazione – la costituzione di una società unipersonale consente ad un soggetto, persona fisica o ente, di evitare l'assunzione di responsabilità personale illimitata nell'iniziativa economica perseguita per il tramite della società.

Dall'angolo visuale dell'ordinamento e sul piano sistematico, apparentemente la regola generale non soffre deroghe: trattandosi di soggetti diversi, l'uno (il socio, ancorché unico) non può rispondere delle obbligazioni dell'altro (la società), allorché ha rispettato le regole che presiedono alla costituzione di quest'ultima (art. 2325, secondo comma e 2462, secondo comma, cod. civ.).

Viceversa, dall'angolo visuale del singolo, lo strumento della società unipersonale gli consente di avviare una o più attività economiche, separando da sé – tramite l'interposizione soggettiva di altrettante società di capitali, di cui egli è e resta il solo titolare – la responsabilità relativa alle obbligazioni di ciascuna.

Viene acconcio ricordare che il contratto di società è un contratto commutativo il cui effetto, sul piano istituzionale, è quello della costituzione di un nuovo soggetto giuridico, avente tanta capacità – o, meglio, soggettività giuridica – quanta l'ordinamento gliene riconosce; esso, nel rapporto con i contraenti (costituenti), acquista autonomia giuridica e patrimoniale perfetta (società di capitali), oppure imperfetta, conservandosi un legame per il quale il socio è tenuto solidalmente in relazione alle obbligazioni sociali (società di persone).

Orbene, nel caso di società unipersonale l'aspetto contrattuale comutativo risulta azzerato nella rilevanza sostanziale (e nel caso di società pluripersonali a base familiare o a capitale irrisorio risulta messo nella penombra), a fronte della prevalenza sicura dell'aspetto istituzionale: viene meno lo scambio fra uno o più soggetti che si obbligano ad esercitare insieme un'attività economica, mentre assume rilevanza soltanto il fatto che un soggetto (il socio unico) dà vita ad un altro soggetto (la società), affinché eserciti una determinata attività; o, meglio, affinché gli consenta di esercitare l'attività in questione tramite la stessa e con separazione patrimoniale.

Dall'angolo visuale del singolo, la società unipersonale integra una limitazione di responsabilità: il socio, conferendo il capitale, separa quella parte del proprio patrimonio, che destina all'esercizio di una determinata impresa. Si è di fronte a una limitazione di responsabilità, che appare quella maggiormente rilevante e stimolata dall'ordinamento, come è evidenziato dalle modifiche in senso ampliativo di recente invalse rispetto all'assetto originario codicistico del diritto societario.

Dalla prospettiva dell'ordinamento e quindi sul piano oggettivo, tuttavia, la società è un'entità soggettiva differente rispetto al socio, per la quale vale la regola generale della responsabilità illimitata; sicché, la fattispecie in questione e tutte le altre rappresentate dalle società di capitali correttamente costituiscono forme di limitazione del rischio, anziché di limitazione di responsabilità.

All'opposto rispetto alla società unipersonale, implicante una impresa individuale a responsabilità limitata, sta la supersocietà di fatto, che si considera costituita sul piano del fatto come società in nome collettivo irregolare, in assenza di dichiarazioni negoziali che formalizzino in modo esplicito il contratto di società, fra più società di persone o di capitali o persone fisiche, eventualmente socie delle prime. Si estende in tal modo alla supersocietà, e quindi a tutte le società e alle persone fisiche che ne sono ritenute socie, la responsabilità per le obbligazioni di ciascuna di esse, con correlata estensione del principio dell'art. 2740 cod. civ.

Non attengono, viceversa, alla limitazione della responsabilità vicende, legate alla crisi e all'insolvenza, le quali pur conducono alla riduzione dei debiti di un determinato soggetto, o all'individuazione del complesso dei beni con i quali si provvederà al pagamento degli stessi.

Tali effetti derivano, infatti, non da norme di legge che li determi-

nano in via preventiva, ma da vicende successive, di tipo contrattuale (accordi di ristrutturazione) o dipendenti dall'insufficienza dei beni costituenti la garanzia patrimoniale e dalla riconnessa esigenza di forme parziali o concorsuali di soddisfazione dei creditori (concordato preventivo, liquidazione giudiziale).

2. *Il diritto romano; il diritto dell'età intermedia; l'età moderna, la personalità giuridica, la società di capitali* – a) Il diritto romano non ammette eccezioni alla regola della responsabilità illimitata del debitore per i debiti da lui contratti.

Quanto al secondo degli angoli visuali poc'anzi assunti in considerazione (cfr. paragrafo 1, *sub b*), occorre tenere conto della possibilità di affidare l'esercizio di un'attività ad un soggetto *alieni iuris* (*servus; filius familias*), e anche *sui iuris*, senza rispondere delle relative obbligazioni e traendo i benefici dell'attività stessa: non vi era assunzione di responsabilità in linea di principio, secondo lo *ius civile*, in capo al soggetto che affidasse a terzi l'esercizio di un'attività.

Tuttavia, l'esigenza di tutela del terzo, che avesse contrattato con il soggetto affidatario dell'attività, ha determinato l'introduzione, nello *ius honorarium*, di azioni idonee a consentire ai creditori di rivolgersi al soggetto realmente interessato all'attività svolta, anziché a quello da questi preposto alla gestione.

Si tratta delle azioni adietizie (*actiones adiecticiae qualitatis*), in forza delle quali i terzi potevano agire direttamente nei confronti del *dominus* o del *pater familias* per le obbligazioni assunte dal *servus* o dal *filius familias*, o anche da altri soggetti *sui iuris*. In particolare:

- allorquando il *dominus* dava a un soggetto (libero o schiavo) le istruzioni per concludere un negozio, o comunque dichiarava che il negozio si concludeva per suo conto, egli si gravava delle responsabilità del negozio e quindi degli obblighi assunti su suo ordine, che il terzo poteva far valere nei confronti del *dominus* con la *actio quod iussu*;
- allorquando il *dominus* preponeva altro soggetto (*institor*) all'esercizio di una attività, per i debiti assunti da quest'ultimo il terzo poteva agire nei confronti del *dominus*, mediante l'*actio institoria*;
- allorquando il *dominus* (*exercitor*) preponeva altro soggetto (*magister navis*) all'esercizio della nave e alla riconnessa attività mercantile, il terzo poteva farne valere la responsabilità per le obbligazioni assunte dal *magister navis*, tramite l'*actio exercitoria*.

Le azioni sopra indicate attengono a fenomeni che, oggi, qualifichiamo come rappresentativi.

L'originaria esclusione della responsabilità nello *ius civile* era data, nell'ottica del *dominus*, dal fatto che l'affidamento di una determinata attività al *servus* gli consentiva di beneficiare degli esiti positivi della stessa, a lui da questi riversati, evitando quelli negativi, posto che le obbligazioni non erano state assunte da lui.

Lo *ius honorarium*, tramite le *actiones* sopra dette, ha impegnato la responsabilità del *dominus* per un'attività che, nella sostanza ancorché non nella forma, era sua.

Un'ipotesi vera di limitazione di responsabilità è quella in cui il *dominus* avesse affidato al *servus* una somma di denaro (*peculium*) per la conclusione di un negozio; in forza dell'*actio de peculio*, il creditore del *servus* poteva in tal caso agire nei confronti del *dominus* in relazione al *peculium* originario e agli incrementi dello stesso; i creditori potevano soddisfarsi sul *peculium* in forma individuale e sino al suo esaurimento; il *dominus*, pertanto, limitava la propria responsabilità per i debiti contratti dal preposto esclusivamente al *peculium*, mentre beneficiava *in toto* degli effetti positivi del negozio; egli poteva in tal modo determinare in anticipo il quantitativo di denaro (ossia la parte del patrimonio) che era disposto a rischiare.

Il fatto che il *peculium* potesse essere costituito anche da più soggetti, cointeressati alla medesima attività, consentiva agli stessi di intraprenderla insieme, con determinazione della somma in concreto messa a disposizione – e quindi rischiate – per essa.

b) Neppure il diritto intermedio conosce eccezioni al principio tradizionale della responsabilità illimitata del debitore.

Ciò riguarda anche l'esercizio in comune di una attività economica.

In particolare, ogni iniziativa mercantile, esercitata in forma individuale o associata ad opera di una pluralità di partecipanti, è legata all'assunzione di responsabilità (illimitata) per tutti i debiti dipendenti dall'attività stessa.

La soggettività dell'ente, diversa da quella dei partecipanti ad esso, è estranea al diritto romano e, pertanto, al diritto comune (in senso storico) che da esso discende.

L'elaborazione, che ha condotto alla concezione della personalità giuridica, trova invero la propria sede e il proprio fondamento nel diritto canonico.

Nell'ambito del commercio marittimo, tuttavia, si svilupparono nell'età intermedia, già nel periodo coperto dal diritto bizantino, varie forme associative, nelle quali i partecipanti in quella che sarebbe stata in seguito identificata come comune avventura marittima strutturarono i loro rapporti in maniera tale da consentire, a colui che investiva il capitale quale finanziatore di un'iniziativa mercantile, di limitare il rischio alla perdita del capitale.

Si tratta dell'istituto della *commenda* (che trova il suo remoto predecessore nel *foenus nauticum* o *pecunia traiectica*): il *commendans* affida denaro o merci al mercante (*tractor* o *accomendatarius*), correndo il rischio di perdere l'uno o le altre nel caso di insuccesso della spedizione, ma concorrendo negli utili in una quota significativa (tre quarti, se il mercante non investiva anche lui nell'attività) nel caso di esito favorevole.

c) La limitazione del rischio (anziché della responsabilità: cfr. paragrafo 1, *sub c*), in relazione alle operazioni commerciali, a partire da quelle marittime, si realizza nell'età moderna quale frutto di un beneficio sovrano, concesso in relazione all'importanza che, per il re (e per lo Stato), rivestirono le spedizioni marittime nelle terre del nuovo mondo, remote ma ricche di prodotti naturali.

Tali spedizioni avevano la potenzialità di procurare a chi le intraprendeva guadagni enormi, stante il valore che i prodotti suddetti, fra i quali le spezie, assumevano nei mercati europei.

In caso di insuccesso, tuttavia, il titolare dell'impresa correva il rischio di perdita non solo di quanto investito, ma delle intere proprie sostanze, stante il principio della responsabilità illimitata.

D'altronde, il sovrano aveva interesse a che queste attività ci fossero e si consolidassero.

Mentre Stati come la Spagna e il Portogallo condussero le operazioni di colonizzazione commerciale nel Centro America e nel Sud America in maniera diretta, armando navi proprie, l'Olanda e l'Inghilterra si affidarono all'iniziativa di soggetti privati, cui nelle terre colonizzate attribuirono il privilegio del commercio esclusivo, nonché il diritto di guerra e di pace.

L'impresa richiedeva capitali ingentissimi e furono all'uopo costituite delle società, fra le quali la prima in ordine di tempo fu la Compagnia olandese delle Indie Orientali (1602); a questa parteciparono sei camere, espressione di altrettante città olandesi; il ruolo dei soci assun-

se a quello di semplici finanziatori, privi di poteri decisionali, i quali si concentrarono in capo ai direttori, eletti dalle camere anziché dai soci.

La responsabilità limitata fu un privilegio concesso singolarmente dal sovrano e successivamente generalizzato con l'affermarsi della nuova figura della società anonima o di capitali; la limitazione si riferiva, come oggi si riferisce, alla protezione del patrimonio del singolo in qualità di socio, ferma la responsabilità illimitata della società per le proprie obbligazioni.

3. *Responsabilità patrimoniale e rischio d'impresa* – Come sopra anticipato, il problema della limitazione della responsabilità si pone, oggi, in duplice prospettiva.

La prima è quella della responsabilità in senso proprio, come conseguenza delle obbligazioni assunte: una prospettiva per così dire successiva, secondaria rispetto all'assunzione delle obbligazioni e all'inadempimento delle medesime, o al compimento di un atto illecito e all'insorgere della riconnessa responsabilità extracontrattuale, per la quale il debitore risponde con tutti i suoi beni delle proprie obbligazioni, non se ne libera fino a quando le abbia estinte e le trasferisce ai suoi successori a titolo universale.

In questa prospettiva, le eccezioni alla regola della responsabilità illimitata – sia tradizionali, che recenti – sono rare e poco rilevanti (cfr. paragrafo 1, lett. a) e b)).

Vi è, poi, la prospettiva in funzione del rischio o, per così dire, anticipatoria: evitare di rischiare l'intero patrimonio in una determinata attività, limitando il rischio – e, di conseguenza, la responsabilità verso i creditori – alla parte del primo in concreto dedicata all'esercizio di quest'ultima (cfr. paragrafo 1, lett. c)).

Questa seconda prospettiva è quella dell'imprenditore e rinviene tracce evidenti in esperienze pregresse, come quelle sopra rilevate del *peculium* e della *commenda*; abbiamo sopra osservato che, anziché di limitazione di responsabilità, deve correttamente parlarsi di limitazione di rischio, riconnessa alla separazione sul piano patrimoniale delle diverse iniziative economiche esercitabili da un medesimo soggetto.

La separazione del rischio viene realizzata correntemente, ad opera sia di persone fisiche che di enti e società, mediante la costituzione di una società di capitali per ciascuna delle iniziative economiche intraprese, ossia per ciascun ramo commerciale di attività, oppure per

ciascun luogo di svolgimento dell'attività rientrante in una medesima tipologia.

È il caso delle multinazionali, che in questo modo separano il rischio delle singole attività o dell'ambito territoriale di esse, senza formalmente incidere sulla regola della responsabilità illimitata: ciascuna società risponde illimitatamente delle proprie obbligazioni, ma la capogruppo, o il soggetto avente la direzione e il controllo di quelle sottoposte, risponde per ciascuna attività nei limiti dell'investimento. Ossia: a ciascuna attività corrisponde un soggetto giuridico (società) che la esercita, rispondendo illimitatamente delle proprie obbligazioni; il soggetto, che ha costituito le singole società, non risponde con il proprio patrimonio delle obbligazioni delle singole società (salva, come si dirà più avanti, la responsabilità eventuale per la direzione ed il controllo), sicché limita il rischio economico al capitale che ha investito in ciascuna di esse, senza contaminazione fra le conseguenze delle iniziative fruttuose e quelle delle iniziative in perdita.

Nel campo marittimo la separazione dei rischi e della conseguente responsabilità viene spesso e da tempo realizzata mediante la costituzione di tante società, quante sono le navi a disposizione: nel senso che ogni società di un gruppo armatoriale si rende armatrice di una sola nave, sicché conseguenze negative nella gestione di una si riverberano illimitatamente sulla rispettiva società armatrice, ma solo limitatamente (ossia, con la perdita del capitale investito e salve le garanzie eventualmente prestate) sulla capogruppo.

In linea generale l'ordinamento, consapevole del fenomeno, ha reagito introducendo – con la riforma del diritto societario del 2003 – una disciplina specifica sulla direzione e sul coordinamento (art. 2497 ss. cod. civ.), che addossa alla società capogruppo, o più correttamente al soggetto avente la direzione e il coordinamento di società, la responsabilità per il danno arrecato ai soci e ai creditori della società sottoposta a controllo, derivante dall'attuazione scorretta e nell'interesse proprio dell'attività di coordinamento e di direzione. Si tratta di responsabilità da fatto illecito.

L'elaborazione concreta ha pure reagito con la discussa configurazione della supersocietà di fatto, attraverso la quale si estende ai soggetti, ritenuti soci di essa in virtù di manifestazione tacita di volontà, la responsabilità per i debiti di ciascuno.

L'epilogo, o meglio la definitiva affermazione, di quanto sopra in-

dicato è rappresentato dalla società unipersonale: se, come dianzi illustrato (cfr. paragrafo 1, *sub c*), dall'angolo visuale della stessa il principio della responsabilità illimitata resta intatto, poiché la società risponde delle proprie obbligazioni con tutti i suoi beni presenti e futuri, dall'angolo visuale di chi la costituisce vale il principio opposto della limitazione della responsabilità (o, meglio, del rischio), in quanto egli ha destinato beni precisamente individuati all'esercizio di una determinata attività, costituendo con essi una società (quale sorta di patrimonio separato all'interno del proprio patrimonio generale) e rischiando solo i medesimi nell'attività così intrapresa.

4. *L'esperienza mercantile. Il ruolo trainante del diritto marittimo e del diritto commerciale nella formazione delle nuove regole* – Si vede come, nel lineamento sopra descritto (per il quale vari istituti giuridici consentono di superare, direttamente o indirettamente, il principio della responsabilità senza limiti), un ruolo centrale lo abbiano il diritto commerciale e, in esso, il diritto marittimo, che ne è stato per secoli il precursore e la costola portante.

Nel diritto civile (o, meglio, nell'ordinamento generale o diritto comune), invero, la limitazione di responsabilità è legata a casi sporadici, di non particolare rilevanza e di moderato uso; ad eccezione, forse, del *trust*, sulle ragioni del cui impiego effettivo è tuttavia da condurre una attenta valutazione, poiché l'esperienza concreta ha evidenziato come lo stesso venga utilizzato per lo più, o almeno in casi numerosi, con distorsione del fine, a beneficio sostanziale dello stesso disponente anziché di terzi, nonché a pregiudizio dei creditori.

Nel campo mercantile, fin dalle età remote, per un verso le regole tradizionali non sono state considerate sufficienti a garantire il soddisfacimento delle esigenze legate al commercio lungo le diverse e rischiose rotte dei traffici marittimi, per altro verso (e contemporaneamente) regole nuove si sono rese necessarie – e si sono gradualmente affermate – per favorire la possibilità di finanziamento delle attività mercantili con contenimento del rischio.

Si può ricordare, nel diritto romano, che il divieto delle *usurae*, proprio dello *ius civile*, subì una importante deroga allorquando la somma data in prestito era destinata ad essere impiegata per l'acquisto di merci da trasportare via mare: il rischio risentito dal mutuante consentiva al medesimo, tramite l'istituto del *foenus nauticum*, di lucrare *usurae*

in misura consistente, in relazione al fatto che l'insuccesso (mancato arrivo del denaro o delle merci a destinazione) avrebbe comportato la perdita del diritto alla restituzione della somma stessa.

Altrettanto si è verificato con la *commenda*, come sopra indicato (cfr. paragrafo 2, *sub b*).

Va menzionata, fra l'era intermedia e quella moderna, anche l'assicurazione, sconosciuta al diritto romano, che nasce per l'esigenza specifica di prestare tutela a chi impiegava importanti somme di denaro per l'acquisto di merci destinate a essere trasportate via mare: attraverso compravendite fittizie o prestiti fittizi, sottoposti alla condizione sospensiva del mancato arrivo della nave, il prezzo delle merci sarebbe stato versato o la somma oggetto di mutuo sarebbe stata restituita solo al mancato arrivo delle merci, in tal modo tenendo indenne il proprietario – fittizio alienante o mutuante – dalle conseguenze economiche della perdita delle stesse durante il trasporto e anticipandosi così il meccanismo contrattuale che in seguito, a partire dalla prassi italiana, avrebbe dato luogo alle polizze di assicurazione e ai contratti assicurativi.

Della limitazione della responsabilità nell'era moderna, per la società che intraprendeva spedizioni marittime e avviava una penetrazione commerciale in paesi lontani, si è già detto (cfr. paragrafo 2, *sub c*).

Una delle più antiche forme di limitazione della responsabilità e forse la più antica, propria del diritto marittimo, è rappresentata dall'abbandono della nave ai creditori, tramite il quale l'armatore estingueva i propri debiti, in tal modo limitando la propria responsabilità al valore della nave.

È chiaro, al riguardo, l'art. II del Titolo VIII dell'*Ordonnance pour la marine* del 1678: «*Les propriétaires de navires seront responsables des faits du maitre; mais ils en demeureront déchargés, en abandonnant leur bâtiment et le fret*».

I commentatori del tempo richiamano al riguardo l'istituto romanistico della cessione dello schiavo, con la quale il *dominus* può liberarsi dalle obbligazioni dipendenti dalle attività gestite dal medesimo.

L'adattamento delle regole antiche alle esigenze nuove, e più ancora l'affermarsi di regole nuove a tutela di tali nuove esigenze, sono avvenuti attraverso i secoli e fino all'età contemporanea nella prassi concreta, con gli strumenti degli accordi fra gli operatori del settore e delle clausole contrattuali, gradualmente affermatasi, diventati tralatici e infine generalizzati.

A ciò ha dato cospicuo contributo, fino al consolidamento delle regole della prassi contrattuale in norme generali dell'ordinamento, la giurisprudenza, non a caso definita «infaticato pioniere» (Cesare Vivante) nell'opera di valorizzazione e di conduzione ad emersione delle regole suddette ricavate dal concreto, sulla base degli usi, che le precedenti codificazioni commerciali hanno sapientemente fatto assurgere a fonte del diritto subito dopo la norma primaria speciale e anteriormente alla norma generale (art. 89 cod. comm. 1865; art. 1 cod. comm. 1882; art. 1 cod. nav.).

Da ciò Tullio Ascarelli ha desunto il ruolo di pioniere del diritto commerciale: il settore dell'ordinamento in cui nuove esigenze vengono avvertite, fino a creare regole nuove, estranee alle altre aree dell'ordinamento e all'ordinamento generale.

Concetto che, come noto, gli allievi di Antonio Scialoja e, con lui, padri del diritto della navigazione (Antonio Lefebvre d'Ovidio e Gabriele Pescatore) hanno ripreso per il diritto della navigazione, definito pioniere dell'ordinamento.

Pioniere e, come è stato più di recente intuito (Salvatore Pugliatti, Francesco Donato Busnelli) e da noi stessi sistematicamente evidenziato, banco di prova dell'ordinamento: luogo, o meglio area di normazione, ove la regola nuova viene sperimentata e, se dà buona prova di sé, si candida ad essere estesa all'ordinamento generale, mentre, se non riesce a darla, può avviarsi a cadere anche nel settore speciale, oppure a rimanere in esso, senza divenire norma generale.

Sicché, con la produzione di regole nuove e con l'estensione delle stesse alle altre aree dell'ordinamento, il diritto speciale si fa fucina dell'ordinamento, di cui è motore l'esigenza di tutela di situazioni nuove.

Ciò fino a quando il complesso delle norme speciali mostra, meglio di quelle del diritto comune, l'attitudine a regolare non solo i rapporti dell'area dell'ordinamento ove si sono generate, ma ogni rapporto dell'ordinamento generale; in tal caso il diritto speciale si generalizza, soppianta nella sua area di estensione quello generale, si sostituisce ad esso e dismette così, in tutto o nella gran parte, la propria specialità: come è accaduto per il diritto commerciale con la codificazione del 1942.

Esulano dal suddetto processo di generalizzazione le situazioni specifiche dell'area coperta dal diritto speciale, nelle quali le esigenze di

fatto, che le hanno determinate, restano di essa peculiari, senza essere avvertite nelle altre aree dell'ordinamento.

È quanto l'impostazione tradizione e in particolare gli autori francesi esprimevano con il «particolarismo» del diritto marittimo; è quanto, nel sistema generale, si intende nella contrapposizione fra norma eccezionale e norma generale o comune, risultando la prima introdotta *propter aliquam utilitatem* e *contra tenorem rationis*; ed è quanto nel diritto della navigazione più correttamente può esprimersi in termini di istituti propri ed esclusivi, più che di complesso di norme eccezionali, i quali restano alieni alle altre aree di rilevanza dei rapporti giuridici intersoggettivi.

Sulla base del lineamento storico-sistematico sopra indicato, si coglie e si elabora il problema della limitazione della responsabilità, soprattutto alla luce del più moderno e conducente angolo visuale della limitazione del rischio: norme eccezionali per singole situazioni specifiche, intese a regolare istituti all'origine esclusivi, si sono affermate e sono giunte ad emersione dalla prassi del diritto avente qualità di pioniere (diritto commerciale – diritto marittimo e della navigazione), in esso trovando il proprio banco di prova ai fini di una generalizzazione dapprima soltanto potenziale, oggi tendente a conseguire effettività.

5. *La limitazione del debito* – Altro, rispetto alla limitazione della responsabilità, è la limitazione del debito.

Essa non incide sulla responsabilità patrimoniale del debitore, che resta illimitata.

L'essenza di tale limitazione risiede nel fatto che, per contenere le conseguenze economiche di fatti attribuibili a responsabilità del soggetto che esegue una prestazione o svolge un'attività, l'ordinamento restringe entro un ammontare massimo predeterminato il debito risarcitorio nascente in capo al medesimo; fermo restando che, del debito in tal modo limitato, il debitore risponde illimitatamente, ossia con tutti i suoi beni presenti e futuri.

La limitazione della responsabilità individua i beni con i quali il debitore risponde di alcuni suoi debiti; la limitazione del debito contiene nell'entità uno o più debiti, dei quali il debitore risponde con tutti i suoi beni.

L'esperienza nel campo della limitazione del debito è tipica del diritto della navigazione e dei trasporti.

La radice storica della limitazione del debito risarcitorio del vettore è rinvenibile nelle condizioni standardizzate dei contratti di trasporto e delle polizze di carico predisposte dalle compagnie di navigazione marittima a decorrere dalla seconda metà del secolo XIX: queste, allo scopo di mitigare le conseguenze della responsabilità rigorosa *ex re-cepto* propria del diritto comune, introdussero – fra le altre – clausole che contenevano entro un importo massimo, predeterminato in relazione al peso del carico o al numero dei colli, l'entità del risarcimento dovuto dal vettore in relazione ai danni per i quali sussistesse la sua responsabilità.

Tali limitazioni furono introdotte nell'interesse delle compagnie di navigazione e, quindi, della parte contrattuale avente le vesti di vettore: il contenimento del risarcimento sembrò atto a mitigare il rischio di collasso economico a seguito dei sinistri nei quali, in maniera allora pressoché inevitabile, egli veniva abitualmente coinvolto nell'esercizio della propria attività.

Riconnesso al contenimento nell'entità del risarcimento dei danni, sta il contenimento dei premi assicurativi, in ragione della minore intensità per l'assicuratore del rischio assunto. Il conseguente beneficio, in un mercato competitivo, si riverbera in parte sull'utente, ossia sul soggetto interessato al carico, che può contare su costi del servizio minori, perché gravati di rischi e di premi assicurativi minori.

Accanto al suddetto interesse di natura privatistica, pertinente soprattutto alle imprese di trasporto, si è posto – e, in misura determinate, si è avvertito – l'interesse pubblico, legato all'importanza dell'attività svolta da tali imprese ai fini dello sviluppo economico e del benessere della collettività statale, oltre che – come sopra evidenziato – alla penetrazione politica che affiancava quella commerciale nei paesi interessati dalle nuove rotte del commercio marittimo; tale interesse pubblico ha determinato, quale sostegno alle iniziative suddette, il contenimento delle conseguenze patrimoniali dannose degli incidenti nel corso o a causa del trasporto, comportanti danni al carico.

L'approdo a livello normativo di tutto ciò è stato, come è noto, il riconoscimento del sistema limitativo del risarcimento – per l'innanzi fondato su disposizioni contrattuali, ancorché standardizzate – ad opera della legislazione dei vari Stati aventi preminente importanza nei traffici marittimi internazionali e della comunità internazionale, attraverso la Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di ca-

rico; in tal modo, si è istituzionalizzato il sistema del limite risarcitorio nel trasporto marittimo di cose.

Limite che, come accennato, rende più agevole la copertura assicurativa della responsabilità vettoriale, con la duplice conseguenza di trasformare il rischio – nell'ammontare contenuto risultante dall'applicazione delle norme appena richiamate – in costi assicurativi, e di liberare nella sostanza il vettore dall'onere risarcitorio.

La limitazione del debito è, oggi, propria di ogni modalità di trasporto di cose: marittimo (art. IV, n. 5, lett. a), Conv. di Bruxelles del 25 agosto 1924 come modificata dai Protocolli di Bruxelles del 23 febbraio 1968 e del 21 dicembre 1979; art. 423, primo comma, cod. nav.); aereo (art. 22, n. 3, Conv. di Montreal del 28 maggio 1999); ferroviario (art. 30 e 32 Regole CIM costituenti Appendice alla Conv. di Berna del 9 maggio 1980 come modificata dal Protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999); stradale (art. 23, n. 3, Conv. di Ginevra del 19 maggio 1956 CMR; art. 1696 cod. civ.).

Nel trasporto di persone, essa, già propria del settore aereo, è oggi presente nel solo settore marittimo (art. 7, n. 1, Conv. di Atene del 13 dicembre 1974 come modificata dal Prot. di Londra del 1° novembre 2002, applicabile anche al trasporto nazionale in virtù del Reg. CE n. 392/2009 del 23 aprile 2009).

Con riferimento ai bagagli e agli autoveicoli al seguito, il cui trasporto costituisce prestazione accessoria al trasporto di persone, la limitazione risarcitoria è propria dei trasporti a mezzo autobus (art. 7, n. 2, lett. *b*, Reg. U.E. n. 181 del 16 febbraio 2011), ferroviario (art. 34; art. 41, n. 1, lett. *a* e *b*; art. 45 e 46 Reg. CIV costituenti Appendice alla Convenzione di Berna cit.), marittimo (art. 8, nn. 1, 2, 3, Conv. di Atene cit.), aereo (art. 22, n. 2, Conv. di Montreal cit.).

Essa è propria altresì dell'operatore turistico (art. 43, quinto comma, cod. tur.).

Dei limiti riferiti al complesso dei debiti nascenti a carico di un determinato soggetto a seguito di un evento individuato, anziché di singoli debiti, daremo conto in seguito (cfr. paragrafo 8).

Al di fuori del campo del trasporto, una tradizionale limitazione del debito prevista nel codice civile è quella dell'albergatore e dei soggetti ad esso assimilati per le cose portate dai clienti nei locali ove si esercita l'attività (art. 1783, terzo comma, cod. civ.).

La riforma del diritto societario del 2003, disciplinando l'ipotesi del-

la distribuzione dei residui della liquidazione successivamente alla cancellazione della società dal registro delle imprese e quindi all'estinzione della stessa, ha affermato la responsabilità dei soci di società di capitali per i debiti non estinti all'esito della liquidazione, fino a concorrenza degli importi riscossi in base al bilancio finale di liquidazione (art. 2495 cod. civ.), così introducendo una forma di limitazione del debito.

Il diritto del lavoro affaccia altre rilevanti ipotesi di limitazione del debito, allorquando identifica il risarcimento spettante al lavoratore per il licenziamento illegittimo (pur equivocamente denominato "indennità risarcitoria") in un numero di mensilità retributive ricompreso fra un minimo e un massimo (art. 18 l. 20 maggio 1970 n. 300, come modificato dall'art. 1 l. 28 giugno 2012 n. 92; art. 3 e 4 d. lgs. 4 marzo 2015 n. 23; di recente, per i *riders*, art. 47 *ter*, comma 2, d. lgs. 15 giugno 2015 n. 81): il massimo rappresenta, all'evidenza, il limite risarcitorio di cui beneficia il datore di lavoro.

6. *Limitazione della responsabilità e limitazione del debito: effetti giuridici* – È importante evidenziare le differenze sussistenti fra limitazione della responsabilità e limitazione del debito.

Sul piano sostanziale, come già anticipato, la prima identifica i beni, diversi dal patrimonio nella sua interezza, su cui i creditori possono far valere le proprie ragioni; la seconda riduce debiti specifici entro limiti predeterminati.

Sul piano della qualificazione di ciascuna fattispecie, ossia della riconduzione di essa a una forma di limitazione della responsabilità o del debito, non deve trarre in inganno la terminologia utilizzata a livello legislativo, posto che il riferimento alla limitazione di responsabilità è talora effettuato, anche nel linguaggio corrente, per ipotesi costituenti limitazioni di debito.

Il criterio discriminante è quello della individuazione dei beni (patrimonio separato), con i quali il debitore risponde di determinate obbligazioni, la cui entità non viene tuttavia modificata, o della riduzione dell'entità di singoli debiti, dei quali il debitore risponde con tutti i suoi beni.

Non si tratta di una qualificazione meramente formale.

Essa, invero, riveste importanza fondamentale, per i diversi effetti giuridici che si riconducono alla limitazione della responsabilità e, rispettivamente, a quella del debito.

La differenza si coglie, anzitutto, per la posizione dei condebitori

solidali: sia che si tratti di solidarietà ad interesse unisoggettivo, sia che si tratti di solidarietà ad interesse comune.

La limitazione di responsabilità riguarda il solo soggetto che ne beneficia: è al suo patrimonio che essa è riferita, nel senso che lo stesso viene attinto dalle conseguenze del debito non nella sua interezza, ma solo con riferimento ad una parte dei beni che vi si ricomprendono; i condebitori, viceversa, restano assoggettati alla regola della responsabilità illimitata.

La limitazione del debito riguarda il debito nella sua quantificazione, contenuta in applicazione dei parametri fissati della legge.

Quanto ai soggetti che ne sono gravati, secondo il meccanismo della solidarietà, occorre distinguere la solidarietà ad interesse comune, in cui vi sono più condebitori di una medesima prestazione (*idem debitum*) derivante da un'unica fonte (*eadem causa obligandi*), e la solidarietà ad interesse unisoggettivo, in cui vi è un debitore sostanziale al quale si affianca, con funzione di garanzia nell'interesse del creditore, il condebitore solidale.

Nel primo caso (obbligazioni solidali a interesse comune), si è alla presenza di un'obbligazione soggettivamente complessa; l'unico debito grava su tutti i soggetti che ne sono contitolari *a latere debitoris*; sicché, se la disposizione limitatrice riduce o contiene il debito solo nei confronti di uno dei condebitori, esso continua a gravare sugli altri per intero.

Si tratta della regola della solidarietà passiva, che opera allorché un evento dannoso rappresenta la conseguenza causale di fatti, costituenti illecito extracontrattuale o inadempimento contrattuale, addebitabili a diverso titolo a più soggetti, secondo la regola dell'art. 2055 cod. civ. estesa in sede interpretativa anche a fatti aventi fondamento contrattuale.

Esemplificativamente, se un soggetto ulteriore rispetto al vettore è responsabile del danneggiamento del carico, a titolo contrattuale o extracontrattuale, il risarcimento è da lui dovuto in misura integrale, ancorché il vettore debba corrisponderlo in maniera limitata; pertanto, nel caso frequente di furto del carico, il debito risarcitorio del vettore nei confronti del titolare dello stesso è limitato, mentre sono illimitati quello solidale dell'autore del furto e quello del custode dell'area di sosta.

Possono esserci eccezioni a questa regola allorché una norma

giuridica estende il regime limitativo a soggetti diversi dal vettore: come accade, ad esempio, quanto ai soggetti di cui il vettore si avvale nell'adempimento della propria obbligazione (*agents and servants*), i quali sono ammessi da alcune convenzioni internazionali a beneficiare del medesimo regime limitativo di cui si avvale il vettore (art. 30 Convenzione di Montreal del 1999 per il trasporto aereo; art. 11 Convenzione di Atene del 1974 per il trasporto marittimo).

Nel secondo caso (obbligazioni solidali ad interesse unisoggettivo), si è alla presenza di obbligazioni distinte, unite dal vincolo della solidarietà nell'interesse del creditore; vi sono due o più soggetti, di cui uno avente la qualifica di debitore principale, l'altro o gli altri aventi la qualità di garanti contrattuali o legali; questi ultimi rispondono del debito di cui è gravato il primo, in funzione di maggior garanzia di soddisfacimento del credito nell'interesse del creditore, per un debito altrui e non proprio. Il debito è quello del debitore principale, di cui i condebitori solidali rispondono nella esatta misura in cui esso risulta a seguito della limitazione, della quale pertanto vengono a beneficiare.

La differenza fra limitazione di responsabilità e limitazione di debito si coglie, inoltre, nei confronti dell'assicuratore della responsabilità civile del soggetto cui la limitazione si riferisce.

Occorre al riguardo separare l'ipotesi tradizionale di assicurazione della responsabilità, fondata sull'art. 1917 cod. civ., il quale non contempla un rapporto diretto fra assicuratore e terzo danneggiato, dalle ipotesi previste dalle leggi speciali e da alcune convenzioni internazionali, che, assegnando al danneggiato la cosiddetta azione diretta nei confronti dell'assicuratore del responsabile, determinano un rapporto giuridico diretto fra tali due soggetti.

Muovendo la disamina da questa seconda fattispecie, che oggi si avvia sul piano casistico ad assorbire la parte maggiore delle ipotesi ricorrenti e a far considerare la regola generale come minoritaria, osserviamo che, in tal caso, il percorsoolutivo può seguire i medesimi lineamenti appena sviluppati con riferimento ai condebitori solidali.

Infatti, la cosiddetta azione diretta determina il sorgere di un'obbligazione solidale in cui, a *latere debitoris*, al debitore considerato principale, ossia al soggetto responsabile, si aggiunge il di lui assicuratore, in funzione di garanzia e in virtù del contratto di assicurazione.

Trovano applicazione, pertanto, i principi e le regole sopra delineati.

Nelle fattispecie costituenti limitazione della responsabilità, la limi-

tazione riguarda il solo soggetto che ne beneficia, sicché il suo assicuratore risponde illimitatamente, ovviamente entro il massimale.

Nelle fattispecie qualificate come limitazione del debito, l'assicuratore risponde in solido con l'assicurato per il debito del medesimo, che è contenuto entro un determinato ammontare; sicché, esso viene a beneficiare della limitazione.

Un discorso in parte diverso sembra possa valere con riferimento alla fattispecie per prima indicata, in cui, secondo il principio generale dell'art. 1917 cod. civ., non vi è un rapporto diretto fra soggetto danneggiato e assicuratore del responsabile e, conseguentemente, non sussiste un obbligo solidale del secondo nei confronti del primo.

In tal caso, l'assicuratore è soltanto obbligato a tenere indenne l'assicurato delle conseguenze della responsabilità, coperta da contratto, assunta nei confronti di terzi; talché, egli è obbligato a corrispondere all'assicurato quanto questi debba corrispondere a titolo risarcitorio al soggetto danneggiato.

Nelle fattispecie costituenti limitazione della responsabilità, se per effetto della limitazione il terzo danneggiato consegue dal responsabile a titolo risarcitorio un importo inferiore al suo credito, è esattamente tale importo che l'assicuratore deve corrispondere al suddetto responsabile, suo assicurato, per tenerlo indenne sulla base del contratto di assicurazione; sicché, l'assicuratore della responsabilità viene a beneficiare, ancorché indirettamente, della limitazione di cui beneficia l'assicurato.

Questa conseguenza sembra certa allorquando la separatezza dei rapporti nell'ambito del sistema della responsabilità civile è evidenziata dalla clausola, talora contenuta nel contratto di assicurazione, «*pay to be paid*», propria ad esempio del regime assicurativo dei P&I Clubs, per la quale il responsabile assicurato deve pagare quanto dovuto al danneggiato, prima di chiedere e ricevere l'indennizzo dal proprio assicuratore.

La stessa soluzione potrebbe subire una deroga allorquando, come consentito dall'art. 1917 cod. civ., il responsabile assicurato chieda all'assicuratore di effettuare il pagamento direttamente nei confronti del danneggiato: in tal caso, se si ammette il sorgere di un corrispondente diritto in favore del danneggiato, si riproduce il medesimo schema sopra evidenziato per il caso di azione diretta e il debito dell'assicuratore, pari al risarcimento dovuto e fino a concorrenza del massimale, non beneficia dell'eventuale limitazione della responsabilità di cui sia ammesso a fruire il proprio assicurato.

Nelle fattispecie costituenti limitazione del debito, vale quanto sopra detto e l'assicuratore beneficia sempre della limitazione risarcitoria prevista a favore del responsabile, indirettamente per l'assenza di rapporti diretti con il danneggiato, oppure direttamente nell'ipotesi che l'assicurato gli chieda di effettuare la prestazione nei confronti del danneggiato.

7. Le deroghe convenzionali al regime legale – Le parti talora, tramite specifiche disposizioni contrattuali, restringono o ampliano il regime limitativo legale esistente, oppure introducono un regime limitativo non esistente.

Esaminiamo le relative clausole, distinguendole a seconda che siano in favore del creditore, o del debitore, o di entrambi.

a) Le deroghe contrattuali a favore del creditore.

Il principio generale, codificato in materia di limitazioni risarcitorie a proposito del trasporto, è quello per il quale le limitazioni legali costituiscono un *minimum* in favore del creditore; sicché, non sono consentite deroghe a sfavore del medesimo e sono consentite quelle in suo favore (art. 1696, quarto comma, cod. civ.). Nei singoli sottotipi di trasporto, norme speciali consentono la deroga a determinate condizioni variamente regolate (dichiarazione di valore; dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna; pagamento di sovrapprezzo).

La rinuncia da parte del debitore ad un regime per lui favorevole può rinvenire le proprie ragioni nell'ambito dei rapporti commerciali coinvolgenti singole parti o, in taluni casi, intere categorie di fornitori della prestazione e di fruitori della medesima.

Un caso riferito al profilo da ultimo indicato, assai significativo ai fini dell'evoluzione normativa del regime limitativo legale, attiene al trasporto aereo di persone.

La Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, recepita e applicata nella gran parte degli Stati e ispiratrice delle legislazioni nazionali, sostituita dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, prevedeva un limite risarcitorio molto favorevole al vettore; in prosieguo di tempo, acquisitasi la consapevolezza dell'insoddisfazione del regime suddetto perché assai penalizzante per l'utente, con il Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955 i limiti risarcitori sono stati elevati.

Una tappa significativa nello svolgimento del sistema, sino a quello odierno che nel trasporto aereo di persone non conosce limiti risarci-

tori, è rappresentata dall'Accordo di Montreal del 4 maggio 1966 fra le imprese di navigazione aerea aderenti alla IATA (ossia, la gran parte delle compagnie aeree a livello mondiale e quelle che gestiscono la quasi totalità del traffico), con il quale – relativamente ai voli in partenza, arrivo o transito negli Stati Uniti – vi è stato l'innalzamento volontario del limite risarcitorio per i danni alla persona (oltre alla rinuncia alla prova liberatoria dell'assenza di responsabilità fino a concorrenza di tale importo).

Successivamente, dopo la rinuncia unilaterale delle compagnie di navigazione aerea giapponesi al beneficio del limite risarcitorio, con gli accordi IATA di metà degli anni '90 del secolo scorso (*IATA Inter-carrier Agreement Passenger Liability - IIA* del 31 ottobre 1995, *IATA Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement - MIA*, *ATA Provisions Implementing the IATA Inter-carrier Agreement to be Included in Conditions of Carriage and Tariff - IPA*), tutte le compagnie di navigazione aerea hanno rinunciato al limite suddetto.

Si è trattato di deroga contrattuale ad un regime limitativo legale di particolare favore.

È stato l'atteggiamento suddetto della parte fornitrice del servizio, quindi considerabile «forte» nel rapporto contrattuale, ad indirizzare il regime legale verso l'abbandono del limite, verificatosi nella (allora) Comunità europea con il regolamento n. 2027 del 1997 e sul piano generale con la Convenzione di Montreal del 1999 che ha sostituito la Convenzione di Varsavia del 1929.

Altra fattispecie degna di nota, emersa nella pratica riferita soprattutto alle società consortili, è quella – del tutto diversa rispetto alle precedenti, testé esaminate – della estensione della responsabilità per le obbligazioni sociali, o per parte di esse, ai soci pur limitatamente responsabili.

Si tratta delle clausole c.d. di ribaltamento delle perdite, le quali, qualora ritenute valide, estendono la responsabilità patrimoniale del socio a debiti della società.

b) Le deroghe contrattuali in favore del debitore.

Con testuale riferimento alla limitazione di responsabilità, l'ordinamento è molto restrittivo nell'ammettere deroghe in sede negoziale fra le parti interessate.

Infatti: l'art. 1229 cod. civ. colpisce con la sanzione della nullità il patto con cui si escluda o limiti preventivamente la responsabilità del

debitore per dolo o per colpa grave; gli art. 1341, secondo comma e 1342 cod. civ. considerano vessatorie le clausole che introducono limitazioni di responsabilità se contenute in condizioni generali di contratto o in formulari e ne prevedono la nullità qualora difetti la forma della specifica approvazione scritta; gli art. 33 e 36 cod. cons. considerano vessatorie le clausole limitative della responsabilità del professionista per i casi di morte o danno alla persona del consumatore e di inadempimento e ne prevedono la nullità a prescindere dal fatto che esse siano state, o meno, oggetto di trattativa individuale.

Il riferimento testuale alla sola limitazione di responsabilità, e non anche alla limitazione del debito o del risarcimento, non deve trarre in inganno e non può intendersi effettuato alla responsabilità intesa in senso proprio. Infatti, le eccezioni alla regola della responsabilità patrimoniale illimitata sono consentite nei soli casi previsti dalla legge (art. 2740, secondo comma, cod. civ.), sicché non potrebbero essere introdotte su base contrattuale.

Significativa in tal senso è la rubrica dell'art. 1229 cit., che menziona l'esonero da responsabilità, laddove il testo dell'articolo disciplina l'esclusione e la limitazione della stessa.

Sicché, la previsione normativa deve intendersi in senso ampio, comprensiva di tutte le restrizioni, in favore del debitore, del regime legale di responsabilità; è inequivocabilmente in questi termini il codice del consumo, il quale, specificamente con riferimento all'inadempimento del professionista, riguarda le clausole che, anche come semplice effetto, portano alla restrizione delle azioni o dei diritti del consumatore (art. 33, comma 1, lett. b) e 36, comma 2, lett. b), cod. cons.).

Infatti, la *ratio* delle disposizioni citate attiene non all'individuazione dei beni su cui il creditore possa soddisfarsi, né tanto meno al concorso con gli altri creditori (sempre coinvolti nei sistemi limitativi della responsabilità), ma alle ipotesi in cui il debitore intenda escludere la propria responsabilità quale conseguenza di qualsiasi suo inadempimento dell'obbligazione assunta o di inadempimenti determinati da essa, oppure intenda limitarla ad alcune fattispecie soltanto o fino a concorrenza di importi predefiniti.

La normativa sulle esclusioni e sulle limitazioni contrattuali della responsabilità, intesa nei termini appena indicati, è sintetizzabile nelle seguenti proposizioni:

- sono nulle per contrarietà a norme imperative (difetto di sostanza)

le clausole limitative della responsabilità per i casi di dolo e di colpa grave del debitore;

- sono nulle per difetto di forma le clausole stesse, qualora contenute in condizioni generali di contratto o in formulari standard, se non specificamente approvate per iscritto (secondo i criteri e le formalità riconosciuti da una interpretazione giurisprudenziale oramai divenuta pacifica);
- sono nulle per contrarietà a norme imperative (difetto di sostanza) le clausole stesse, nei contratti fra professionisti e consumatori.

È da tenere presente che il regime normativo suindicato vale soltanto per le limitazioni contrattuali e non è applicabile a quelle legali.

Il problema si è posto, nel passato, con riferimento alle fattispecie in cui la limitazione risarcitoria di fonte legislativa in favore del vettore non conosceva la decadenza dal beneficio per i casi di dolo e di colpa grave, oggi invece generalizzata (salvo che per il trasporto aereo di merci); sicché, si era talora affacciato il quesito se l'art. 1229 cod. civ. potesse essere utilizzato per impedire al vettore di beneficiare di una limitazione risarcitoria legale in presenza di suoi comportamenti dolosi o gravemente colposi.

La risposta è stata negativa, atteso il riferimento della norma citata alle disposizioni contrattuali e non al regime limitativo legale, nel quale infatti il legislatore, allorché ha voluto introdurre restrizioni a carico del vettore, lo ha fatto espressamente.

Il problema ha, oggi, perso grandemente rilevanza, essendosi riferito soprattutto al trasporto marittimo di cose, ove l'art. 423 cod. nav. non prevedeva restrizioni al sistema limitativo nei casi di non meritevolezza del vettore; la giurisprudenza aveva, allora, introdotto il limite del dolo specifico di danno, ossia del comportamento intenzionale del vettore, desumendolo dai principi generali; la questione è ora risolta, dopo la dichiarazione di illegittimità costituzionale della norma in questione nella parte in cui non prevede la decadenza del vettore dal beneficio della limitazione per dolo o colpa grave (Cort. cost. 26 maggio 2005 n. 199).

Per quanto riguarda il limite risarcitorio in favore del vettore nelle varie tipologie del trasporto di merci, vale la regola generale della inderogabilità a favore del vettore (e quindi a sfavore del creditore): art. 1696, quarto comma, cod. civ. e disposizioni equivalenti relative ai trasporti marittimo, aereo, ferroviario.

c. Le deroghe al regime legale in favore di entrambe le parti.

Fra le disposizioni contrattuali che incidono sul regime legale di responsabilità, ve ne sono alcune, tipiche del settore marittimo, meritevoli di particolare attenzione.

Si tratta delle clausole, contenute in alcuni formulari standard di contratti di utilizzazione della nave diffusi su vasta scala nel mercato internazionale, per le quali le parti escludono sia il diritto al risarcimento dei danni provocati dall'una all'altra, che l'azione di regresso per danni pretesi da un soggetto terzo rispetto ad esse.

È la regola della sopportazione diretta del danno ad opera di chi l'ha subito, riassumibile nella formula *damages stay where they are*, conosciuta in molti formulari di rimorchio, in alcuni *charterparties*, in alcuni contratti dei settori *offshore* e *oil&gas*.

La clausola che dispone in tal senso (*knock for knock clause*) reca alle parti contrattuali il vantaggio di eliminare oneri e costi del contenzioso reciproco ed è resa possibile dalla contemporanea esistenza di una copertura assicurativa, sia di cose (assicurazione della nave), che della responsabilità (assicurazione P&I); essa, nella misura in cui esclude il diritto al risarcimento nei confronti della controparte contrattuale, sposta l'onere economico rappresentato dal danno dall'assicuratore della responsabilità all'assicuratore della nave.

Le suddette clausole, di cui nel *common law* è generalmente riconosciuta la validità stante l'ampia autonomia delle parti in campo contrattuale, nei sistemi di *civil law* e in particolare nel nostro ordinamento debbono considerarsi assoggettate al divieto, sopra indicato, di esclusione o limitazione di responsabilità per i casi di dolo e di colpa grave; per l'effetto, esse non coprono le conseguenze di atti o fatti caratterizzati dal dolo o dalla colpa grave della parte cui la responsabilità è ascritta.

Nel nostro ordinamento, il principio ha ispirato, nel campo dell'assicurazione della circolazione automobilistica, l'introduzione della richiesta di risarcimento rivolta dal danneggiato direttamente al proprio assicuratore, anziché a quello del responsabile (art. 141 e 149 cod. ass.), riequilibrata dalla previsione della rivalsa fra assicuratori su basi forfetarie: il tutto, nel duplice intento di assegnare celerità al soddisfacimento concreto del danneggiato, per un verso, nonché semplicità e chiarezza nelle procedure liquidative e contenimento dei costi, per altro verso.

8. *La limitazione complessiva dei debiti derivanti da un medesimo evento* – Il diritto della navigazione conosce ipotesi, assai rilevanti, in cui la limitazione è riferita non a singoli debiti del soggetto interessato, ma al complesso dei debiti dello stesso, riferiti ad una circostanza determinata di tempo e di luogo (un viaggio; un sinistro).

Sul piano sostanziale, che non si tratti di limitazione di responsabilità sembra, a prima vista, evidente: le disposizioni normative che introducono la limitazione non individuano i beni del debitore sui quali i creditori si possono soddisfare, ma contengono entro un importo globale il complesso dei debiti nascenti da circostanze ben identificate, dei quali il debitore risponde con l'intero suo patrimonio.

Approfondendo l'analisi: le limitazioni di responsabilità hanno riferimento ai beni disponibili per i creditori, nel senso che sono essi a subire una limitazione (con conseguente delimitazione dell'attivo aggredibile individualmente o distribuibile in sede concorsuale); le limitazioni globali del debito hanno riguardo ai crediti nascenti da determinati eventi, nel senso che sono essi a subire il contenimento complessivo nell'ambito di un importo totale predeterminato (con conseguente delimitazione del passivo che il debitore deve soddisfare).

La limitazione complessiva del debito dà luogo a situazioni peculiari, estranee alle fattispecie in cui la limitazione opera per singoli debiti.

Anzitutto, mentre nella limitazione di singoli debiti ciascun creditore vede decurtato il proprio credito, sin dall'origine, nel caso in esame la decurtazione dei vari crediti è correlata all'ammontare complessivo degli stessi e al fatto che tale complessivo ammontare sia superiore al limite globale normativamente previsto.

Inoltre, quanto agli effetti, la limitazione complessiva dei debiti opera nello stesso modo della limitazione di responsabilità, essendo posta, alla pari di quest'ultima, a tutela del patrimonio del debitore, il quale risponde del complesso di determinate obbligazioni non per intero, ma sino ad un determinato limite, ancorché con tutti i suoi beni anche futuri; talché, come nella limitazione di responsabilità il debitore «salva» i beni esterni al perimetro di quelli vincolati alle pretese dei creditori, in questo caso egli «salva» i beni eccedenti per valore la somma limite.

Vi è, infine, il problema del concorso dei creditori.

Tale problema è estraneo alle ipotesi qualificabili come limitazione del debito: ciascun creditore può agire, *ex art. 2740, primo comma, cod.*

civ., nei confronti del debitore fino a concorrenza del credito come decurtato dalla legge.

Il problema è normativamente risolto, nei casi di limitazione di responsabilità in senso proprio, nel senso che i creditori, sui beni costituenti la garanzia patrimoniale, si soddisfano secondo il principio della *par condicio* e salve le cause legittime di prelazione (art. 2741 cod. civ.).

Nei casi di limitazione globale dei debiti, i creditori dovrebbero agire individualmente, soddisfacendosi secondo l'ordine delle cause di prelazione e il principio del *prior in tempore, potior in iure*; con la conseguenza che i creditori ritardatari subirebbero il pregiudizio non solo dell'insussistenza di beni espropriabili (come ricorda l'antico brocardo: *sero venientibus, ossa*), ma anche del raggiungimento, in relazione agli importi riscossi dai creditori precedenti, della somma limite; e con la possibile iniquità rappresentata dal fatto che la priorità nell'incasso del credito potrebbe ricollegarsi non alla maggiore solerzia del creditore, ma all'esigenza o meno di accertamento giudiziale del credito, o a quella di conseguire un titolo per poter procedere esecutivamente nei confronti del debitore che, anche senza ragioni apprezzabili, rifiuti il pagamento di singoli crediti.

Per queste ragioni la limitazione globale del debito ragionevolmente richiede, quanto all'attuazione, la previsione di un procedimento concorsuale.

È quanto il codice della navigazione stabilisce con riferimento alla limitazione del debito dell'esercente (art. 1041 e ss. cod. nav.), allorquando, per agevolare le operazioni liquidatorie, impone al debitore a pena di decadenza il deposito della somma limite (art. 1049 e 1052 cod. nav.).

Il procedimento è strutturato sulla stessa base di quello che lo stesso codice regola per la limitazione del debito armatoriale – sulla cui natura non vi è, allo stato, concordia di opinioni – allorquando prevede la domanda dell'armatore, un procedimento concorsuale e il deposito a pena di decadenza della somma limite (art. 621 e 629 cod. nav.).

Analoghe riflessioni possono svolgersi per i procedimenti previsti dalle convenzioni internazionali che introducono limitazioni globali del debito.

Nel procedimento attuativo della limitazione globale del debito, acquista rilievo centrale il deposito della somma limite: la mancata effettuazione dello stesso determina per l'armatore e l'esercente la decadenza dal beneficio; la sua effettuazione concentra le pretese dei creditori

sull'importo depositato, ad esclusione degli altri beni del debitore, che ne risultano liberati.

E, nelle ipotesi in cui tale deposito non è previsto (limitazione complessiva del debito del pilota, art. 93, secondo comma, cod. nav.; limitazione del debito armatoriale, se ravvisabile, come ritenuto dalla maggioranza della dottrina ma non senza significativi discostamenti e incertezze, nella disciplina introdotta a fini assicurativi dal d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111), il medesimo effetto potrebbe essere provocato volontariamente dal debitore con il deposito della somma limite, nelle forme del sequestro liberatorio di cui all'art. 687 cod. proc. civ.

Orbene, allorquando il debitore procede al deposito della somma costituente il limite legale complessivo dei propri debiti, la somma stessa viene a costituire un patrimonio separato, per la soddisfazione dei creditori soggetti a limitazione e ad esclusione degli altri creditori.

Ai sensi di quanto osservato nella prima parte di questo paragrafo, il deposito della somma limite produce l'effetto di delimitare, oltre ai crediti, anche i beni disponibili per i creditori, come nei casi costituenti limitazione di responsabilità. Analogo effetto si produce attraverso la prestazione di una garanzia, allorquando il relativo credito verso il garante viene a costituire un patrimonio separato, ad esclusiva disposizione dei creditori soggetti a limitazione.

Talché, nei casi in cui sono previsti il deposito della somma limite o la prestazione di garanzia di eguale ammontare, la limitazione complessiva del debito viene ad operare nel concreto come una limitazione di responsabilità, posto che: in mancanza di deposito della somma o di prestazione della garanzia, la limitazione non opera; effettuato il deposito o prestata la garanzia, le pretese dei creditori sono confinate alla somma oggetto dello stesso o dovuta dal garante.

Ciò comporta le dovute conseguenze quanto ai coobbligati, che di tale limitazione non possono beneficiare, così come non beneficiano della limitazione di responsabilità e a differenza di quanto in linea di principio accade nei casi di limitazione del debito.

La posizione degli assicuratori, invece, deve essere considerata in relazione al massimale obbligatorio, che è per legge portato a coincidere con il limite complessivo del debito.

9. Annotazioni conclusive. La responsabilità di amministratori e sindaci di società – Le suesposte riflessioni hanno inteso seguire la traccia

di un percorso, sviluppatosi attraverso i secoli, per il quale esigenze particolari hanno determinato l'affermarsi di regole che hanno inciso in maniera sensibile sull'essenza stessa dei principi che reggono la responsabilità patrimoniale intesa in senso ampio.

Ciò è accaduto sotto varie direttrici: costituzione di patrimoni separati, integranti eccezioni in senso proprio al principio della responsabilità illimitata (limitazione di responsabilità); fissazione dell'importo massimo dovuto da taluni imprenditori in relazione a specifici debiti risarcitori o al complesso dei debiti derivanti da determinati accadimenti (limitazione del debito); separazione preventiva del rischio riconnesso a singole attività esercitabili dal medesimo soggetto, mediante la costituzione di altrettanti soggetti giuridici patrimonialmente indipendenti quante sono le attività intraprese (limitazione del rischio).

L'ampiezza del fenomeno è divenuta tale, che l'eccezione al principio della responsabilità personale illimitata – inteso in senso ampio – si avvia a diventare la regola.

Sotto l'aspetto, per primo indicato, della limitazione di responsabilità in senso proprio, non si riscontrano, per il vero, deviazioni significative rispetto alle regole generali.

Sul piano, da ultimo additato, della limitazione del rischio, il grande favore per l'iniziativa imprenditoriale individuale è conclamato, oggi, dalla possibilità di costituire società di capitali unipersonali e società a capitale irrisorio.

Sotto il profilo, per secondo indicato, della limitazione del debito risarcitorio, è da evidenziare che l'esperienza formatasi nel campo del diritto dei trasporti appare feconda di prospettive, in relazione sia alla protezione offerta al debitore, che agli strumenti predisposti in favore del creditore per consentirgli il concreto conseguimento dell'importo, ancorché limitato nell'ammontare, a lui spettante.

Al riguardo, è utile muovere dalla considerazione che, soprattutto nell'esercizio di attività imprenditoriali, il debito risarcitorio – vuoi verso terzi, vuoi verso controparti contrattuali – può raggiungere importi assai elevati, al di fuori sia dei limiti di solvibilità del singolo, che della portata della copertura assicurativa eventualmente esistente.

Orbene, l'introduzione di un limite al debito risarcitorio, oltre a rivelarsi un beneficio per il debitore, consente il concreto soddisfacimento del corrispondente credito, sia perché contenuto entro importi rientranti verosimilmente nella capacità solutiva del debitore, sia per

la presenza di idonea copertura assicurativa, talora prevista dalle leggi come obbligatoria, talvolta affidata alla libera determinazione imprenditoriale del fornitore della prestazione.

Ciò accade, ad esempio, con riferimento alla responsabilità dell'albergatore e dei soggetti ad esso assimilati, laddove il risarcimento per i danni alle cose del cliente è contenuto entro un ammontare ragionevole, rapportato ad un multiplo del valore della prestazione.

È in tal senso che si è di recente orientato il legislatore nel diritto del lavoro, stabilendo per varie ipotesi il risarcimento in favore del lavoratore licenziato in un numero predeterminato di mensilità retributive.

In questa prospettiva, vi è stata nel nostro ordinamento, assai di recente, l'introduzione in favore del pilota della limitazione all'importo complessivo di un milione di euro della responsabilità per i danni da lui cagionati per ciascun evento (art. 93, secondo comma, cod. nav.); la responsabilità è coperta da assicurazione obbligatoria per tale ammontare (art. 94 cod. nav.).

È, questo, il lineamento che potrebbe essere additato con riferimento alle attività professionali o imprenditoriali fonte di danno le quali, nell'esperienza quotidiana, hanno dato adito a problemi pratico-operativi piuttosto che teorico-sistematici, essendosi scontrato il carattere assai ingente delle richieste risarcitorie fondate sulla responsabilità del professionista o dell'imprenditore con l'ammontare modesto, se non irrisorio, delle transazioni raggiunte o dei risarcimenti in concreto conseguiti in seguito a condanna.

La responsabilità verso la società e verso i creditori sociali degli amministratori e dei sindaci (art. 2392, 2394 e 2407 cod. civ.) può costituire, dal banco di prova rappresentato dal diritto dei trasporti, un utile approdo operativo, in favore dell'introduzione di un limite risarcitorio, stabilito sia in termini minimi assoluti che in relazione all'entità della remunerazione annua, auspicabilmente assistito da assicurazione obbligatoria; consta la sussistenza di una proposta di legge in tal senso per quanto riguarda la responsabilità dei sindaci.

10. *Prospettive per una ricerca* – Sono stati segnati, nei sensi di cui sopra, i lineamenti di una ricerca che – muovendo dalla prassi mercantile e dagli sviluppi della normazione sistemica che trovano la propria sede elettiva nel diritto della navigazione e nel diritto commerciale – valorizzi, in relazione ad interessi meritevoli di tutela, le eccezioni al prin-

cipio della responsabilità illimitata, sul triplice piano della limitazione della responsabilità, del debito (anche complessivo) e del rischio.

Il percorso può trarre spunto dall'analisi delle singole fattispecie, attraverso la loro qualificazione nell'ambito dell'uno o dell'altro dei tre piani ora evidenziati, con uno sguardo al profilo effettuale della qualificazione così operata, fino a pervenire al cardine prospettico del problema, che si coglie adeguatamente nel titolo di questo saggio: ci si sta avviando verso una generalizzazione delle eccezioni, idonea a sovvertire un principio fino a poco tempo fa granitico?

La disamina deve avere ad oggetto sia le ipotesi più semplici e lineari di limitazione del debito (da quelle tradizionali del vettore e dell'albergatore, fino a quelle recenti del datore di lavoro), sia la fattispecie di più ardua soluzione della responsabilità armatoriale anche in rapporto alla normativa interna e a quella internazionale uniforme non ancora in vigore in Italia (LLMC 1976-1996), sia i casi di grande rilevanza e attualità della limitazione complessiva del debito.

La stessa fornirà gli strumenti per affrontare le tematiche oggi molto sentite della limitazione del rischio, beneficiando al riguardo degli spunti fecondi desumibili dalla materia concorsuale e dal *favor* nei confronti dell'esdebitazione, che, seppur non riferibili a forme limitative della responsabilità, si inseriscono nel medesimo filone, inteso alla conservazione, anziché alla disgregazione, del patrimonio del debitore.