

ANDREA LA MATTINA

FRANCO BONELLI “MARITTIMISTA”

*Estratto della Rivista*

---

**IL DIRITTO MARITTIMO**

Fasc. II – 2016

## DOTTRINA

FRANCO BONELLI “MARITTIMISTA”<sup>1</sup>

ANDREA LA MATTINA<sup>2</sup>

Il Prof. Franco Bonelli non è stato il mio Maestro in senso *accademico*, ma è stato mio Maestro in senso *professionale*: ho imparato a “fare l’avvocato” da Franco Bonelli, con il quale ho avuto il privilegio di collaborare per oltre tredici anni, dal 2002 sino a pochi giorni prima della sua scomparsa, avvenuta nell’agosto scorso.

Lavorare a fianco del Prof. Bonelli è stata un’esperienza altamente formativa non solo da un punto di vista intellettuale, ma anche da un punto di vista “pratico”. Per usare le parole di PUGLIATTI, il “conoscere” di Franco Bonelli era sempre un “*conoscere orientato verso l’azione*: un conoscere per fare”<sup>3</sup>: l’attività professionale di Bonelli non trovava quindi mai soste e le pretese, prima di tutto verso se stesso e naturalmente anche verso i propri collaboratori, erano direttamente proporzionali a questo “moto perpetuo”. Non ho esitazione nel paragonare l’incessante lavoro di rifinitura delle bozze di atti, pareri e contratti alle “sfibranti sessioni di prova” cui il direttore d’orchestra Herbert von Karajan sottoponeva costantemente i Filarmonici di Berlino.

Il ricordo di Franco Bonelli in questa sede è particolarmente opportuno perché Bonelli è nato come “marittimista” nell’ambito dello Studio Berlingieri, dove ha iniziato la pratica professionale sotto la sicura guida del Prof. Francesco Berlingieri, con cui ha collaborato per oltre una decade tra gli anni ’60 e gli anni ’70 del secolo appena trascorso.

Franco Bonelli si è formato come “marittimista” ed è rimasto “marittimista” anche quando la fortuna professionale lo ha portato su lidi diversi e lontani rispetto a tale nobile origine: il *metodo* che Franco Bonelli ha costantemente applicato nella propria esperienza di giurista è sempre stato il metodo dello *studioso* e del *pratico* del diritto marittimo.

In primo luogo, infatti, ciò che ha sempre caratterizzato l’impostazione di Franco Bonelli è l’attenzione al rilievo del sostrato economico della vicenda giuridica: capire l’*habitus* mentale e il contesto nel quale si muoveva l’operatore che si ri-

---

<sup>1</sup> Discorso pronunciato all’assemblea dell’Associazione Italiana di Diritto Marittimo - AIDIM il 20 giugno 2016 presso la Camera di Commercio di Genova.

<sup>2</sup> Docente di Diritto della Navigazione nell’Università di Genova – Avvocato dello Studio BonelliErede.

<sup>3</sup> Così S. PUGLIATTI, *Conoscenza e diritto*, Milano, 1961, pag. VII.

volgeva a lui era la base di partenza di qualsiasi lavoro cui Bonelli si accingeva. E tale aspetto – come è stato rilevato dallo stesso Scialoja – è uno degli elementi più caratterizzanti e specifici del diritto marittimo e dell’approccio “marittimistico” alla scienza e alla prassi giuridica<sup>4</sup>.

In secondo luogo, l’attenzione maniacale di Franco Bonelli per la ricostruzione dei “fatti” è quella tipica dell’avvocato marittimista: nessun dettaglio veniva lasciato al caso, al punto che, in relazione ad una recente e delicata vicenda riguardante un inquinamento di falde acquifere, Bonelli ha voluto dedicarsi personalmente allo studio e alla sintesi di migliaia di pagine di documenti, che si era fatto appositamente spedire nella propria residenza estiva in Chianti per potersi meglio dedicare al lavoro. Nello stesso senso, i consulenti tecnici che hanno affiancato il Prof. Bonelli nel corso degli anni possono certamente confermare che la “relazione tecnica” è sempre stata considerata da Bonelli come una parte integrante del proprio lavoro di avvocato, in relazione al quale egli poteva (e, anzi, doveva) pretendere di intervenire attivamente, lungi dal considerarla come un aspetto meramente ancillare rispetto alla difesa.

In terzo luogo, l’analisi giuridica di Franco Bonelli, estranea a qualsiasi pregiudizio “dogmatico”, ha avuto quale punto di partenza l’attento studio della casistica giurisprudenziale, non solo italiana, ma anche straniera, ed ha sempre privilegiato un approccio di tipo “multidisciplinare”, spaziando senza soluzione di continuità tra questioni sempre più frequentemente a cavallo tra il diritto “privato” e il diritto “pubblico” (ammesso che tale distinzione abbia ancor oggi un qualche senso)<sup>5</sup>.

Infine, la semplice e asciutta prosa del Prof. Bonelli rappresenta non solo la conferma di un modo di ragionare per “idee chiare e distinte”, ma è anche la spia di una formazione giuridica che deve molto alla *shipping law* di matrice anglo-sassone e ai suoi modelli di riferimento<sup>6</sup>.

Dell’applicazione di tale “metodo marittimistico” si ha riscontro non solo considerando l’attività professionale del Prof. Bonelli, ma anche avendo riguardo alla sua vastissima produzione scientifica, tra cui vi sono importanti contributi anche nell’ambito del diritto della navigazione e dei trasporti<sup>7</sup>.

Mi limito al riguardo a citare brevemente tre esempi.

---

<sup>4</sup> Cfr. A. SCIALOJA, *Saggi di storia del diritto marittimo*, Roma, 1946, pag. 55, secondo cui “più ancora del diritto commerciale, il diritto marittimo ha la sua genesi negli usi, nella pratica degli affari, nella natura dei fatti”.

<sup>5</sup> Sul punto v. specificamente F. CINTIOLI, *In ricordo di Franco Bonelli*, in *Giust. amm.*, 2015, n. 8.

<sup>6</sup> Un significativo e recente esempio di questa “scarnificazione” del linguaggio è rinvenibile in F. BONELLI, *Il risarcimento del danno all’ambiente dopo le modifiche del 2009 e del 2013 al T.U. 152/2006*, in *Dir. comm. int.*, 2014, pag. 3 ss.

<sup>7</sup> Oltre ai lavori richiamati *infra* nel testo e nelle note si considerino anche i seguenti contributi: F. BONELLI, *Responsabilità del vettore per riconsegna della merce senza restituzione della polizza di carico*, nota ad App. Venezia, 31 ottobre 1977, *Cingolani c. Splosna Plovba e altri*, in questa *Rivista*, 1978, pag. 263 ss.; ID., *Gli accordi di fedeltà*, *ibidem*, 1981, pag. 321 ss.; ID., *La limitazione della responsabilità armatoriale*, *ibidem*, 1983, pag. 130 ss.; ID., *La forma della clausola compromissoria per arbitrato estero*, *ibidem*, 1984, pag. 478 ss.; ID., *Il limite del debito del vettore per danni alle merci*, *ibidem*, 1986, pag. 541 ss.; ID., *I documenti di trasporto*, *ibidem*, 1987, pag. 621 ss.; ID., *Par-*

Nell'ampio articolo sulla "Individuazione del vettore in base alla polizza di carico"<sup>8</sup>, Bonelli, partendo da una approfondita analisi della giurisprudenza in materia, propone una soluzione radicale – ed invero molto "pratica" – al problema: l'identificazione del vettore deve avvenire *esclusivamente* sulla base delle risultanze della polizza di carico. In tal modo Bonelli riprende anche alcuni argomenti sul tema della rappresentanza apparente già trattati nella sua prima monografia<sup>9</sup>, non senza peraltro precisare che la soluzione proposta trova un limite nella possibilità per i soggetti interessati al carico di agire nei confronti del "reale" vettore anche al di là del dato letterale della polizza di carico<sup>10</sup>.

Nella nota a margine del caso "Amoco Cadiz"<sup>11</sup>, Bonelli riflette sul tema del *piercing the corporate veil* relativamente alla responsabilità delle *major* petrolifere in casi di inquinamento marino da idrocarburi, svolgendo una attenta analisi comparatistica tra ordinamento italiano ed ordinamento statunitense ed anticipando di quasi vent'anni non solo le soluzioni che poi sarebbero state adottate in sede di riforma del diritto societario italiano con riguardo alla responsabilità per "direzione e coordinamento"<sup>12</sup>, ma anche alcuni *reasoning* che avrebbero caratterizzato la successiva giurisprudenza in materia<sup>13</sup>.

Più di recente, nei lavori in materia di "privatizzazione", la vicenda del porto di Genova (cui il Prof. Bonelli aveva lavorato in prima persona) viene analizzata soprattutto al fine di valutarne il risultato da un punto di vista dell'efficienza e della competitività dell'assetto organizzativo rispetto agli obiettivi che erano stati prefissati al momento dell'avvio della procedura: è questa una concreta dimostrazione della visione multidisciplinare di Bonelli, il quale affronta in maniera chiara e "senza soluzione di continuità" problematiche di diritto amministrativo, societario e della navigazione con un approccio estremamente "pratico" e volto a tenere sempre in primo piano il *background* economico della vicenda<sup>14</sup>.

---

*tecipazione a S.p.a. da parte di enti pubblici: il caso del consorzio autonomo del porto di Genova, ibidem*, 1988, pag. 142 ss.; F. BONELLI e M. ROLI, *I vincoli alla privatizzazione delle compagnie aeree*, in *Dir. comm. int.*, 2001, pag. 249 ss. e, da ultimo, F. BONELLI, *Il risarcimento dei danni nei Principi Unidroit, nella Convenzione di Vienna del 1980 e nel diritto italiano*, in questa *Rivista*, 2012, pag. 687 ss.

<sup>8</sup> F. BONELLI, *Individuazione del vettore in base alla polizza di carico*, in questa *Rivista*, 1982, pag. 8 ss.

<sup>9</sup> F. BONELLI, *Studi in tema di rappresentanza e di responsabilità dell'imprenditore*, Milano, 1968, *passim*, ma spec. pag. 125 ss.

<sup>10</sup> Nello stesso senso v. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, 2ª ed. in collaborazione con A. LA MATTINA, Milano, 2010, pag. 205, nota 21.

<sup>11</sup> F. BONELLI, *La responsabilità della società controllante per gli illeciti delle proprie controllate*, in questa *Rivista*, 1985, pag. 908 ss.

<sup>12</sup> Il Prof. Bonelli è stato tra l'altro membro della Commissione di riforma del diritto societario i cui lavori sono poi confluiti nel D. lgs. 17 gennaio 2003, n. 5, che ha introdotto gli artt. 2497-2497-septies in tema di Direzione e coordinamento di società.

<sup>13</sup> Al riguardo sia consentito rinviare a A. LA MATTINA, *Judicial Developments in the Erika Case: Liability for Oil Pollution at Sea and Unpredictability*, in corso di pubblicazione.

<sup>14</sup> F. BONELLI, *La privatizzazione delle imprese pubbliche*, Milano, 1996, pag. 58 ss.; ID., *Il codice delle privatizzazioni nazionali e locali*, Milano, 2001, pag. 31-32, nota 29.

Per tutta la propria vita Franco Bonelli ha applicato il metodo che aveva imparato e perfezionato durante gli anni della propria formazione di marittimista, lavorando con coerenza e rigore anche negli ultimi giorni e così confermando e incarnando l'efficace sintesi del filosofo Martin HEIDEGGER: *“Ciò con cui ho a che fare, ciò di cui mi occupo, ciò cui la mia professione mi incatena sono in qualche modo io stesso, e in questo si svolge il mio esserci”*<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Così M. HEIDEGGER, *Il concetto di tempo*, trad. it. di Volpi, Milano, 1998, pag. 34.