

**Paola Bozzao, Luisa Monterossi\***

## La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs chiaroscuri interpretativi

**Sommario:** **1.** La crescente espansione dei fenomeni di decentramento produttivo nel settore della logistica. **2.** Il perimetro mobile del contratto di appalto. **2.1.** Il contratto di subfornitura. **2.2.** Il contratto di appalto di servizi di trasporto. **3.** La regolamentazione dell'appalto avente ad oggetto servizi di logistica e il regime di responsabilità solidale applicabile. **4.** Qualche spunto di riflessione.

### *1. La crescente espansione dei fenomeni di decentramento produttivo nel settore della logistica*

La penetrante diffusione delle nuove tecnologie nell'organizzazione dell'attività produttiva, oltre che nell'organizzazione del lavoro, ha determinato significative trasformazioni rispetto ai tradizionali modelli di gestione dell'impresa, e ha impresso altresì una accelerazione ai fenomeni di decentramento produttivo. In particolare, nell'ambito dell'impresa smaterializzata, il ricorso agli strumenti informatici, incluse le piattaforme digitali, ha agevolato le forme di integrazione e di collaborazione tra imprese, semplificando inoltre le procedure di controllo verso il soggetto esterno a cui viene affidata l'esecuzione di un determinato servizio<sup>1</sup>.

\* Lo scritto è frutto della comune riflessione delle autrici. Ai soli fini della formale attribuzione della responsabilità delle singole parti, a Paola Bozzao si deve la redazione dei parr. 1 e 4, e a Luisa Monterossi quella dei parr. 2 e 3.

<sup>1</sup> ESPOSITO, *Ciclo produttivo digitalmente integrato e responsabilità datoriali: appunti sull'effettività delle tutele*, in *Federalismi.it. Focus Lavoro, Persona, Tecnologia*, 2022, 25, p. 95 ss.; ALVINO, *Integrazione produttiva, rivoluzione digitale e diritto del lavoro*, in *Federalismi.it. Focus Lavoro, Persona, Tecnologia*, 2022, 9, p. 86 ss.

Le operazioni di terziarizzazione e di digitalizzazione del ciclo produttivo hanno interessato in modo particolare il settore della logistica, in costante sviluppo. Alcuni studi hanno tuttavia dimostrato come, in tale ambito, le esternalizzazioni abbiano una incidenza particolarmente negativa sulle condizioni di lavoro, che si traduce principalmente in un'inidoneità delle misure di sicurezza adottate, basse retribuzioni, imprevedibilità e prolungamento dell'orario di lavoro, scarsa rappresentatività sindacale. Non di rado l'inadeguatezza sfocia in casi di sfruttamento lavorativo<sup>2</sup>.

Anche in considerazione di questa crescente espansione, deve essere salutata con favore la regolamentazione del contratto di logistica introdotta dall'art. 1677-*bis* cod. civ.<sup>3</sup>. La norma, in particolare, colloca questa figura negoziale nell'ambito del contratto di appalto, assoggettando espressamente alla disciplina sul trasporto le attività di trasferimento di beni. La disposizione, che ha il pregio di colmare un vuoto normativo, fonte di numerose incertezze applicative, lascia tuttavia spazio ancora a qualche dubbio interpretativo<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Sul punto si veda BELLAVISTA, *Cooperative e sfruttamento del lavoro nella logistica*, in *RGL*, 2020, I, p. 452 ss.; ALLAMPRESE, BONARDI, *Studio sulle condizioni di lavoro nella logistica: tempo e salute*, in *DLS*, 2020, p. 42 ss.; DORIGATTI, MORI, *Condizioni di lavoro e relazioni industriali nelle catene del valore della logistica*, in *RGL*, 2020, I, p. 388 ss.; BOLOGNA, CURI, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, in *DLRI*, 2019, p. 125 ss.; BONARDI, *Tra governance delle global value chains e frammentazione del tessuto produttivo nazionale: quale regolazione per il lavoro nel settore della logistica?*, in *Quad. RGL* n. 3/2018, p. 20 ss.; LASSANDARI, *La contrattazione collettiva nella logistica*, in *Quad. RGL* n. 3/2018, p. 54 ss.; PINTO, *Il contrasto allo sfruttamento del lavoro nel settore logistico. Per un quadro d'insieme*, in *Quad. RGL* n. 3/2018, p. 91 ss.; ANASTASIO, *Logistica e sfruttamento del lavoro: strumenti di prevenzione e contrasto*, in *Quad. RGL* n. 3/2018, p. 104 ss. Per una approfondita analisi dell'organizzazione del lavoro nella logistica FAIOLI, FANTONI, MANCINI, *Lavoro e organizzazione della logistica 4.0*, in *Working Papers Fondazione G. Brodolini*", 2018. Per un esame delle fonti di disciplina del lavoro svolto in condizioni degradanti, anche sul piano europeo e internazionale, si veda FERRANTE, *Appalti, supply chain e doveri di controllo sull'uso del lavoro "schiavistico"*, in *ADL*, 2018, I, p. 1061 ss.

<sup>3</sup> La norma è stata inserita dall'art. 1, co. 819, l. 30 dicembre 2021, n. 234 e successivamente integrata dall'art. 37-*bis* d.l. 30 aprile 2022, n. 36 (convertito con modificazioni nella l. 29 giugno 2022, n. 79).

<sup>4</sup> Si veda paragrafo 3.

## 2. Il perimetro mobile del contratto di appalto

Lo strumento di elezione per la realizzazione dei processi di segmentazione del ciclo di impresa è rappresentato dal contratto di appalto. Attesa la duttilità dello schema negoziale, che ha ad oggetto un generico obbligo di ‘*facere*’, sono sorte negli anni non poche perplessità circa la delimitazione del perimetro contrattuale. Tralasciando la dibattuta distinzione rispetto alla somministrazione di lavoro, in questa sede si intende spostare l’attenzione sulle ipotesi in cui sussistano rischi di sovrapposizione dell’appalto rispetto ad altre figure negoziali ad esso affini<sup>5</sup>. Più precisamente, al fine di esaminare compiutamente la disciplina *ex art. 1677-bis* cod. civ., appare utile svolgere una rapida ricognizione rispetto ad alcune fattispecie che, analogamente al contratto di logistica, racchiudono al proprio interno prestazioni astrattamente riconducibili a diversi tipi legali, e che hanno sollevato questioni interpretative non dissimili circa il loro corretto inquadramento contrattuale.

È appena il caso di evidenziare, inoltre, che la confusione tipologica comporta inevitabilmente scarsa chiarezza in merito alla disciplina di riferimento. Ciò assume particolare pregnanza, ai fini lavoristici, in relazione all’applicabilità del regime di responsabilità solidale *ex art. 29, co. 2, d.lgs. 10 settembre 2003 n. 276*<sup>6</sup>, che assurge a importante garanzia per i lavoratori<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Più in generale, per una analisi delle fattispecie contigue all’appalto GAROFALO, *Le fattispecie contornanti all’appalto*, in ID. (a cura di), *Appalti e lavoro*, Giappichelli, 2017, p. 158 ss.; ALVINO, *L’appalto e i suoi confini*, in AIMO, IZZI (a cura di), *Processi di esternalizzazione dell’impresa e tutela dei lavoratori*, Utet, 2014, p. 42 ss.

<sup>6</sup> Sui vari regimi di responsabilità solidale si veda VILLA, *La responsabilità solidale come tecnica di tutela del lavoratore*, Bononia University Press, 2017, p. 203 ss. che descrive il nostro sistema di responsabilità solidale “a geometria variabile”.

<sup>7</sup> Non sono mancate in dottrina proposte per rafforzare la funzione di protezione garantita dall’art. 29, co. 2. Alcuni autori (ALLAMPRESE, BONARDI, *Introduzione*, in RGL, 2020, p. 365; BELLAVIDA, *op. cit.*, pp. 464 e 465) hanno invocato la reintroduzione del principio di parità di trattamento. Altri (ALVINO, *Integrazione produttiva, rivoluzione*, cit., pp. 102 e 103) hanno suggerito un migliore sfruttamento delle nuove tecnologie, così da consentire uno scambio di informazioni sull’adempimento degli obblighi contributivi e retributivi a carico dell’appaltatore. Sulle garanzie esistenti nel sistema degli appalti attraverso una chiave di lettura interdisciplinare, v. MARAZZA, *Le garanzie difficili nel sistema degli appalti*, WP CSDLE “MASSIMO D’ANTONA”.IT - 393/2019, p. 3 ss. Volgendo poi lo sguardo al di là dei confini nazionali, si ricorda la proposta di direttiva adottata dalla Commissione Europea del 23 febbraio 2022 sul dovere di diligenza delle imprese ai fini della sostenibilità, che prevede l’adozione, da parte di ciascuna società di ogni Stato Membro, di misure volte a individuare, prevenire o arrestare gli impatti negativi sui diritti umani e sull’ambiente nelle catene del valore.

### 2.1. Il contratto di subfornitura

La qualificazione del contratto di subfornitura è stata al centro di un annoso dibattito. All'indomani dell'entrata in vigore della l. 18 giugno 1998, n. 192, si è discusso se la novella avesse introdotto un nuovo tipo contrattuale, autonomo e distinto dalle figure negoziali tipiche preesistenti (appalto, contratto d'opera, somministrazione, compravendita).

Nonostante gli originari disegni di legge fossero orientati in quella direzione<sup>8</sup>, la dottrina maggioritaria ha negato la tesi dell'avvenuta tipizzazione<sup>9</sup>. La specifica disciplina sulla subfornitura, che rappresenta una "normativa di protezione"<sup>10</sup>, dovrebbe quindi essere integrata dalle norme che regolano i tipi contrattuali cui, di volta in volta, la fattispecie è riconducibile. Taluno, poi, ha chiarito come "di norma la subfornitura rientrerà nello schema dell'appalto"<sup>11</sup>; altri l'hanno considerata espressamente un sottotipo del contratto di appalto<sup>12</sup>. È rimasta minoritaria invece la posizione di chi,

<sup>8</sup> Come sottolineato da MUSSO, *La subfornitura. Titolo III dei singoli contratti. Supplemento legge 18 giugno 1998 n. 192*, in *Comm. Scialoja-Branca*, Zanichelli, 2003, p. 66; LECCESE, *Subfornitura*, in *DDPCom*, 1998, p. 241.

<sup>9</sup> ALVISI, *Subfornitura e autonomia collettiva*, Cedam, 2002, p. 11 ss.; LECCESE, *Premessa. La subfornitura come fenomeno economico-sociale*, in ALPA, CLARIZIA (a cura di), *La subfornitura. Commento alla legge 18 giugno 1998, n. 192*, Giuffrè, 1999, p. 36 ss.; BORTOLOTTI, *I contratti di subfornitura. La nuova legge sulla subfornitura nei rapporti interni e internazionali*, Padova, 1999 p. 3 ss.; NICOLINI, *Subfornitura e attività produttive. Commento alla legge 18 giugno 1998, n. 192*, Giuffrè, 1999, p. 10 ss.; IUDICA, *La disciplina della subfornitura nelle attività produttive*, in *Contr.*, 1998, 4, p. 411 ss.; DE NOVA, *Introduzione*, in ID. (a cura di), *La subfornitura. Legge 18 giugno 1998, n. 192*, Ipsoa, 1998, p. 5, il quale chiarisce che i tipi contrattuali di riferimento sono ben circoscritti (appalto, somministrazione, compravendita e contratto d'opera) criticando apertamente la tesi di IUDICA, *op. cit.*, p. 411, ove afferma che la nuova legge "proietta la propria sagoma su una serie potenzialmente molteplice di tipi negoziali codificati"; CASO e PARDOLESI, *La nuova disciplina del contratto di subfornitura (industriale): scampolo di fine millennio o prodromo di tempi migliori?*, in *RPD*, 1998, p. 724, i quali parlano di "processo di tipizzazione a metà".

<sup>10</sup> DE NOVA, *La subfornitura: una legge grave*, in *RDPr.*, 1998, p. 449.

<sup>11</sup> LECCESE, *Premessa. La subfornitura*, *cit.*, pp. 36 e 37, il quale giustifica la mancata indicazione del requisito delle direttive del committente nell'art. 1655 cod. civ. poiché si tratta di "elementi "naturalisti" del contratto d'appalto [...] rispetto ad un normale contratto di appalto, nel caso della subfornitura le direttive del committente saranno solo più puntuali e dettagliate di quelle normalmente impartite dal committente nel contratto di appalto". L'autore non esclude che alla subfornitura possano applicarsi anche le norme sul contratto di somministrazione, sul contratto d'opera e, "solo in casi eccezionali", quelle sul contratto di compravendita.

<sup>12</sup> MUSSO, *op. cit.*, p. 64 ss.

seppur con sfumature differenti, ha sostenuto l'inserimento di un nuovo tipo legale<sup>13</sup>.

Il contrasto interpretativo non è stato risolto neppure a seguito dell'intervento della Corte Costituzionale con la nota sentenza del 6 dicembre 2017, n. 254. I giudici, chiamati a pronunciarsi sull'applicabilità del menzionato art. 29, co. 2, anche in favore dei dipendenti del subfornitore, hanno offerto una lettura che prescinde dalla questione qualificatoria. Invero, è stato precisato che, se si ritiene che la subfornitura rappresenti un sottotipo del contratto di appalto (o se si equiparano i due negozi), l'applicazione del regime di responsabilità solidale ne costituisce un "naturale corollario". Accogliendo invece la tesi che considera la subfornitura un tipo contrattuale autonomo, l'estensione dell'art. 29, co. 2, è ammessa in via analogica, in quanto la norma perderebbe il suo carattere di eccezionalità "se riferita all'ambito, ove pur distinto, ma comunque omogeneo in termini di lavoro indiretto, dei rapporti di subfornitura".

L'approccio estensivo adottato dal giudice delle leggi ha, dunque, aperto la strada ad una applicazione generalizzata del meccanismo di responsabilità solidale in commento a tutti i casi in cui i processi di decentramento e di dissociazione fra titolarità del contratto di lavoro e utilizzazione della prestazione vadano a detrimento dei lavoratori impiegati nell'esecuzione del contratto commerciale<sup>14</sup>. Essa, come vedremo, non esclude tuttavia un necessario coordinamento con analoghi sistemi di tutela vigenti nel nostro ordinamento.

<sup>13</sup> BERTELOTTI, *Il contratto di subfornitura*, Utet, 2000, p. 24 ss. La subfornitura si differenzerebbe dall'appalto per il diverso atteggiarsi del requisito dell'autonomia che, per quest'ultimo rappresenterebbe un *naturale contractus* e si manifesterebbe in senso ampio, potendo essere compreso ma senza ridursi alla mera organizzazione d'impresa dell'appaltatore, mentre nella subfornitura afferisce di norma al solo aspetto interno e "quand'anche possa talora espandersi, trova comunque barriere insuperabili nell'obbligo di assoggettamento alle direttive del committente". Sostiene la tesi dalla tipizzazione anche PALAZZI, *Il contratto di subfornitura: nozioni e distinzioni*, in SPoSATO, COCCIA (a cura di), *La disciplina del contratto di subfornitura*, Giappichelli, 1999, p. 1 ss.; FRANCESCHELLI, *La subfornitura: un nuovo contratto commerciale*, Giuffrè, 1999, p. 15.

<sup>14</sup> A favore della portata generale del regime di solidarietà *ex art. 29, co. 2*, VILLA, *La responsabilità solidale: dall'appalto alla subfornitura e oltre*, in *Giustiziacivile.com*, 26 giugno 2018; ID. *La responsabilità solidale*, cit., p. 244 ss.; Contra ALVINO, *Appalto, subfornitura, lavoro indiretto: la Corte Costituzionale amplia l'ambito di applicazione della responsabilità solidale*, in *RIDL*, 2018, II, p. 247. Si veda anche l'indirizzo giurisprudenziale che tende a qualificare come subappalto i negozi di affidamento dell'esecuzione dei lavori da parte dei consorzi verso le società consorziate, con conseguente estensione del meccanismo di responsabilità *ex art. 29, co. 2*. Cass. 20 giugno 2018 n. 16259, in *DeJure*; 16 ottobre 2017 n. 24368, in *DeJure*; 24 luglio 2014 n. 16931, in *DeJure*.

## 2.2. Il contratto di appalto di servizi di trasporto

Il contratto di trasporto, al pari del contratto di appalto, rientra nell'ampia categoria della *locatio operis*<sup>15</sup>. Anch'esso ha ad oggetto un'obbligazione di fare, che però assume, ai sensi dell'art. 1678 cod. civ., connotati più specifici. In particolare, la causa del contratto, cioè la sua funzione economico-sociale, consiste nel trasferimento di cose o persone da un luogo ad un altro verso il pagamento del corrispettivo<sup>16</sup>.

Si è così ritenuto che, ove nel contratto siano contemplate prestazioni diverse da quelle di trasferimento, si configurerà la fattispecie dell'appalto, salvo che si tratti di attività meramente prodromiche o strumentali (deposito, custodia, carico e scarico merci), che rimangono assorbite nel tipo legale del contratto di trasporto<sup>17</sup>.

Secondo un orientamento dottrinale e giurisprudenziale<sup>18</sup>, la distinzione tra le i due tipi negoziali si ravviserebbe, oltre che nella natura della obbli-

<sup>15</sup> Si veda ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Cedam, 1959, p. 26 ss. che considera il contratto di trasporto una specie dell'appalto. Pur essendo un contratto nominato infatti conserva la struttura e la natura dell'appalto di servizi. Ne deriva che al trasporto sarebbero applicabili in via diretta le norme sull'appalto.

<sup>16</sup> CASANOVA, BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Giuffrè, 2017, p. 23.

<sup>17</sup> In questo senso si è espressa chiaramente la circolare del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali dell'11 luglio 2012, n. 17, pp. 2 e 3, sulla quale si veda GAMBERINI, VENTURI, *La responsabilità solidale nel settore dei trasporti: commento alla circolare del Ministero del lavoro n. 17/2012*, in *DRI*, 2012, p. 859 ss. In dottrina, tra gli altri, TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, in *DTrasp.*, 1993, pp. 92 e 93. In giurisprudenza si veda Cass. 10 giugno 1999 n. 5700, in *DeJure*; 19 giugno 1993 n. 6841, in *DM*, 1993, p. 1037, secondo cui "L'obbligo di custodia non nasce solo dal contratto di deposito, ma può avere origine anche da un contratto diverso quale il contratto di trasporto, la cui esecuzione infatti non si esaurisce nell'attività di trasferimento della merce da luogo a luogo, ma comprende altresì l'adempimento di obbligazioni accessorie, quali la detenzione delle merci e l'obbligo di conservarle e custodirle fino alla loro consegna al destinatario. Nel trasporto aereo di merci la custodia cui il vettore provvede, dopo che le merci sono giunte al porto di scalo, costituisce un accessorio delle obbligazioni inerenti al contratto di trasporto, che viene adempiuto con la consegna delle merci al destinatario sicché l'azione di quest'ultimo per la mancata consegna delle merci è soggetta alla disciplina propria del contratto di trasporto e non di deposito, anche se la perdita si verifica nella fase della custodia successiva all'arrivo al porto di scalo".

<sup>18</sup> RIGUZZI, *La nozione del contratto di trasporto, suoi sottotipi e figure affini*, in SILINGARDI (a cura di), *Il contratto di trasporto*, Giuffrè, 1997, pp. 46 e 47; ZUNARELLI, *Commento all'art. 1678 c.c.*, in ZUNARELLI, ALVISI, *Trasporto*, in *Comm. Scialoja-Branca*, 2014, pp. 21 e 22, e dottrina ivi citata. In giurisprudenza Cass. 17 ottobre 1992 n. 11430, in *Mass. GC*, 1992, 10; 16 ottobre 1979 n. 5397, in *Mass. GC*, 1979, 10; Trib. Milano 30 gennaio 2018, in *DeJure*; Padova 4 aprile 2005, in *DeJure*.

gazione, anche nel mezzo attraverso cui trova attuazione la causa del contratto: nel contratto di trasporto le attività di trasferimento potrebbero essere svolte infatti anche al di fuori dell'organizzazione diretta dell'assuntore del servizio.

Accanto ai due contratti nominati, appalto e trasporto, è emersa nella prassi negoziale un'ulteriore figura, l'appalto di servizi di trasporto; essa trae origine dalla convenienza delle parti, le quali, qualificando in tal senso i propri rapporti, aspiravano a cumulare i vantaggi delle discipline tipiche del contratto di trasporto e del contratto di appalto. Più precisamente, da un lato, i mittenti intendevano sottrarsi all'applicazione delle c.d. tariffe di forcella, obbligatorie nel contratto di trasporto *ex l. 6 giugno 1974 n. 298*<sup>19</sup>; dall'altro, le imprese di trasporto miravano a fruire del termine di prescrizione più favorevole<sup>20</sup> e, al contempo, speravano di ottenere in sede giudiziale l'applicazione del regime tariffario di forcella anche in relazione a tale schema negoziale, confidando nell'assenza di un indirizzo unanime sul punto<sup>21</sup>.

Alla luce della giurisprudenza maggioritaria, le principali caratteristiche del contratto di appalto di servizi di trasporto possono essere sintetizzate come segue: il contratto non concerne l'esecuzione di singole e sporadiche prestazioni di trasporto, bensì ha ad oggetto una molteplicità di servizi di trasporto, caratterizzati da predeterminazione e sistematicità, per i quali viene pattuito un compenso unitario. Per l'adempimento di tali servizi, inoltre, l'impresa di trasporto deve aver predisposto un'organizzazione di mezzi propri, finalizzata al raggiungimento del risultato complessivo rispondente alle esigenze del committente, con assunzione del relativo rischio di impresa<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> L'obbligatorietà delle tariffe di forcella è stata superata con l'entrata in vigore del d.lgs. n. 286/2005.

<sup>20</sup> La giurisprudenza negli anni ha in via prevalente assoggettato il contratto di appalto di servizi di trasporto al termine annuale di prescrizione previsto per il contratto di trasporto ai sensi dell'art. 2951 cod. civ. in luogo del termine decennale applicabile all'appalto *ex art. 2946 cod. civ. Ex multis* Cass. 18 dicembre 2015 n. 25517, in *DeJure*; 30 novembre 2010 n. 24265, in *DeJure*; 21 ottobre 1997 n. 10332, in *DM*, 1999, p. 730 ss.; 13 settembre 1997 n. 9128, in *DT*, 1998, p. 929 ss.; App. Milano 18 luglio 2022, in *DeJure*; Trib. Roma 7 gennaio 2019, in *DeJure*; Trib. Roma 14 luglio 2011, in *DT*, 2012, p. 239 ss.

<sup>21</sup> BRIGNARDELLO, *Dai servizi concernenti una serie continuativa di prestazioni di autotrasporto ai contratti di servizi logistici: questioni attinenti ai termini di prescrizione*, in *DM*, 1999, p. 733 ss.; sul punto si veda anche LOPEZ DE GONZALO, *Spunti di riflessione in tema di appalto di servizi di trasporto*, in *DM*, 2016, p. 112.

<sup>22</sup> *Ex multis* Cass. 19 agosto 2022 n. 24983; 6 marzo 2020 n. 6449; 29 luglio 2019 n. 20413;

Seppur alimentata dalla giurisprudenza, la figura dell'appalto di servizi di trasporto ha ricevuto le critiche di una parte della dottrina, che ne ha negato in radice la configurabilità. In particolare, si è ritenuto che la previsione di una molteplicità di servizi di trasporto, seppur resi in modo predeterminato e continuativo, non sia idonea *ex se* a mutare la causa del contratto. Il contratto di trasporto può sconfinare in un contratto di appalto soltanto ove siano dedotte prestazioni aggiuntive rispetto alle attività di trasferimento di cose o persone. In quest'ultimo caso, peraltro, i diversi servizi indicati nel contratto si porrebbero gli uni rispetto agli altri in una considerazione paritetica, senza poter riconoscere alle attività di trasporto carattere assorbente. La fattispecie, quindi, non potrebbe essere comunque qualificata quale contratto di appalto di servizi di trasporto, ma dovrebbe essere ricondotta all'appalto di servizi *tout court*. Una serie ripetuta di servizi di trasporto invece darà luogo a più contratti di trasporto, non ad un appalto di servizi<sup>23</sup>.

Inoltre, nessuno degli elementi che la giurisprudenza considera identificativi della figura negoziale in commento può rivestire un peso determinante<sup>24</sup>, tenuto conto che descrivono requisiti contrattuali pienamente compatibili anche con la disciplina legale del contratto di trasporto (la presenza di un'organizzazione di mezzi, l'assunzione del rischio di impresa o la pattuizione di un compenso unitario) o attengono ad aspetti di tipo meramente quantitativo che non possono incidere sulla tipologia di prestazione

13 luglio 2018 n. 18751; 14 luglio 2015 n. 14670; App. Torino 15 febbraio 2018, tutte in *DeJure.it*. Recentemente si veda Trib. Pesaro 15 settembre 2022; Trib. Velletri 8 ottobre 2022, entrambe in *Onelegal.it*; Trib. Roma 24 dicembre 2020, in *DeJure*. In alcune pronunce (tra cui Cass. n. 20413/2019; n. 18751/2018) si giunge a precisare che "la presunzione di esistenza di un unitario contratto di appalto nel servizio di trasporto, anziché di una molteplicità di contratti di trasporto, può essere utilmente invocata qualora le modalità di esecuzione dei trasporti medesimi, e, in generale, il comportamento delle parti, siano tali da evidenziare, a prescindere dal contenuto formale dei negozi predisposti dalle parti, un rapporto contrattuale unico ed onnicomprensivo, caratterizzato da continuità e predeterminazione delle rispettive prestazioni".

<sup>23</sup> Condivisibilmente LOPEZ DE GONZALO, *Spunti di riflessione*, cit., p. 109 ss.; CASSAR, *Il sistema delle tutele del lavoro nell'appalto*, Giappichelli, 2014, pp. 55 e 56; ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Giuffrè, 2008, p. 130; BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, in SCHLESINGER (diretto da), *Trattato di diritto civile e commerciale*, Giuffrè, 2007, p. 43 ss.; RIGUZZI, *Appalto di servizi di trasporto e termine di prescrizione*, in *DT*, 1993, pp. 931 e 932; TULLIO, *op. cit.*, p. 89 ss. In senso adesivo BRIGNARDELLO, voce *Contratto di Logistica*, Agg., in *DDPCom*, 2003, pp. 269 e 270.

<sup>24</sup> Si consideri che in alcune decisioni è stata espressamente negata la rilevanza della presenza di prestazioni aggiuntive rispetto alle attività di trasferimento. Si veda Trib. Roma 24 dicembre 2020; App. Teramo 24 ottobre 2018; App. Torino 15 febbraio 2018, tutte in *DeJure*.

dedotta all'interno del contratto (la durata, molteplicità e continuità delle prestazioni di trasporto)<sup>25</sup>. Né infine la giurisprudenza ha mai chiarito in cosa consista il "risultato complessivo" cui si obbligherebbe il vettore nell'ambito di un appalto di servizi di trasporto<sup>26</sup>.

Sul piano giuslavoristico, l'elaborazione di questo schema negoziale assume particolare rilievo poiché ha indotto i giudici (e la prassi amministrativa<sup>27</sup>) a riconoscere in questi casi la vincolatività del regime di responsabilità solidale *ex art. 29, co. 2*<sup>28</sup>.

La giurisprudenza non ha mutato la propria posizione neppure a seguito della l. 23 dicembre 2014 n. 190 che, modificando l'art. 83-*bis* del d.l. 25 giugno 2008 n. 112 (conv. in l. 6 agosto 2008 n. 133), ha introdotto a carico del committente un obbligo di responsabilità solidale con il vettore (e con eventuali subvettori), apprestando una forma di tutela analoga, seppur attenuata, rispetto a quella disciplinata dall'art. 29, comma 2. Infatti, il citato art. 83-*bis* non solo prevede un termine di decadenza più breve<sup>29</sup>, ma consente al committente di liberarsi dall'obbligo solidale mediante un mero adempimento formale<sup>30</sup> inidoneo, invece, ad esonerarlo ai sensi dell'art. 29, comma 2<sup>31</sup>.

<sup>25</sup> LOPEZ DE GONZALO, *Spunti di riflessione*, cit., p. 109 ss. Occorre inoltre tener conto del fatto che "nel settore dell'autotrasporto merci la stipulazione di contratti di durata è un fenomeno assai ricorrente nella pratica; ben raramente infatti, il trasporto si esaurisce con l'effettuazione di un viaggio (e quindi, di un trasporto), protraendosi, al contrario, nel tempo". Così RIGUZZI, *Appalto di servizi*, cit., p. 932.

<sup>26</sup> BUSTI, *op. cit.*, p. 44. Nello stesso senso LOPEZ DE GONZALO, *Spunti di riflessione*, cit., p. 110.

<sup>27</sup> Circolare del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, n. 17/2012, p. 4.

<sup>28</sup> Tra le altre, cfr. Cass. n. 24983/2022 e n. 6449/2020, che, per confutare la tesi di parte ricorrente sull'inapplicabilità del regime di responsabilità solidale *ex art. 29, co. 2*, in ragione della sua natura eccezionale, richiama i principi espressi dalla sentenza della Corte Costituzionale 6 dicembre 2017 n. 254; Trib. Torino 25 gennaio 2022; Trib. Rieti 17 febbraio 2022; Trib. Novara 16 aprile 2019; Trib. Teramo 24 ottobre 2018, tutte in *DeJure*.

<sup>29</sup> Un anno, in luogo dei due anni contemplati dall'art. 29, co. 2.

<sup>30</sup> Il committente deve ricevere, al momento della conclusione del contratto, una attestazione da parte del vettore circa il regolare versamento dei contributi ai fini degli obblighi contributivi assicurativi e previdenziali. In una fase transitoria iniziale, tale adempimento veniva espletato attraverso l'acquisizione del DURC, mentre, a seguito della delibera del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, i medesimi controlli vengono svolti attraverso una apposita procedura online.

<sup>31</sup> L'obbligo di allegazione o esibizione del DURC al momento della stipula del contratto, ripetuta eventualmente con cadenza periodica, rappresenta una delle modalità di contenimento

Nonostante l'inserimento di questo apposito regime, le attività di trasporto rese in modo sistematico e predeterminato nell'ambito di un contratto di appalto di servizi di trasporto hanno continuato ad essere assoggettate dai giudici alla disciplina solidale tipica dell'appalto<sup>32</sup>.

### 3. *La regolamentazione dell'appalto avente ad oggetto servizi di logistica e il regime di responsabilità solidale applicabile*

Le operazioni di trasporto possono essere inserite in un assetto contrattuale più articolato, che comprenda ulteriori servizi, funzionali alla gestione della catena del valore<sup>33</sup>. In tal caso si integra la fattispecie del contratto di logistica, che può avere ad oggetto “tutte quelle attività che vanno dall'approvvigionamento delle materie prime, al loro trasferimento nei magazzini, alla loro lavorazione fino alla distribuzione del prodotto finito sul mercato di vendita”<sup>34</sup>.

Un intervento legislativo chiarificatore in questo settore era atteso da tempo<sup>35</sup>. L'assenza di un quadro regolatorio di riferimento e la mutevolezza degli indirizzi giurisprudenziali rendevano infatti insidioso il ricorso a tale strumento contrattuale. In particolare, la concentrazione nel contratto di logistica di una molteplicità di prestazioni tra loro differenti, ciascuna di esse singolarmente inquadrabile in un tipo contrattuale (trasporto, deposito, spe-

del rischio del committente ad essere chiamato a rispondere in solido dell'inadempimento dell'appaltatore. Tuttavia, si tratta di mere tecniche di protezione negoziale, che non determinano alcuno sgravio di responsabilità *ex lege* del committente.

<sup>32</sup> Sul punto si vedano le persuasive osservazioni di CAROSIELLI, *La nuova responsabilità solidale nel contratto di autotrasporto per conto terzi*, in *Boll. Adapt* 9 gennaio 2015, p. 4, secondo la quale con l'inserimento di una responsabilità solidale in capo al committente ai sensi dell'art. 83-bis si affievoliscono le esigenze di tutela sottese all'accoglimento della figura dell'appalto di servizi di trasporto.

<sup>33</sup> Sulla distinzione tra i concetti di 'catena del valore' e 'logistica' si veda GRAPPI, *La governance delle catene del valore e le sfide per l'organizzazione dei lavoratori: una prospettiva globale*, in *RGL*, 2020, I, p. 368 ss.

<sup>34</sup> BRIGNARDELLO, *Contratto di logistica*, cit., p. 262.

<sup>35</sup> Si veda la proposta presentata in data 27 luglio 2020 al Senato della Repubblica da Asso-logistica sul Contratto di Logistica in [https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/documento\\_evento\\_procedura\\_commissione/files/000/179/001/Assologistica.pdf](https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/179/001/Assologistica.pdf). Una proposta di legge più articolata avente ad oggetto il contratto di prestazioni di servizi di logistica risale al 2008, in [http://leg15.camera.it/\\_dati/leg15/lavori/stampati/pdf/15PDL0038590.pdf](http://leg15.camera.it/_dati/leg15/lavori/stampati/pdf/15PDL0038590.pdf).

dizione, mandato, appalto), non ha consentito di individuare un unico principio-guida.

Sul piano pratico, la qualificazione contrattuale rileva soprattutto ai fini dell'applicazione delle previsioni dettate per il contratto di trasporto in tema di responsabilità del vettore per la perdita o l'avaria delle merci nonché di quelle che stabiliscono un termine di prescrizione annuale ai sensi dell'art. 2951 cod. civ. L'inquadramento della fattispecie incide, inoltre, sull'individuazione del regime di responsabilità solidale invocabile dai lavoratori.

Atteso il carattere complesso della figura negoziale in esame, essa si prestava ad essere regolata attingendo alle ricostruzioni dottrinali sui contratti misti<sup>36</sup>. Invero, al fine di stabilire quale fosse la disciplina applicabile al contratto di logistica, potevano essere alternativamente adottati: il c.d. criterio della combinazione, in base al quale ogni elemento della fattispecie dovrebbe seguire le norme dei singoli schemi negoziali tipici a cui è riconducibile; la c.d. teoria dell'assorbimento, che implica l'assoggettamento alla normativa della prestazione che può ritenersi prevalente; la c.d. tesi dell'integrazione, che rappresenta una soluzione intermedia, in base alla quale la disciplina di riferimento "va individuata in quella risultante dalle norme del contratto tipico nel cui schema sono riconducibili gli elementi prevalenti [...], senza escludere ogni rilevanza giuridica degli altri elementi, che sono voluti dalle parti e concorrono a fissare il contenuto e l'ampiezza del vincolo contrattuale, ai quali si applicano le norme proprie del contratto cui essi appartengono, in quanto compatibili con quelle del contratto prevalente"<sup>37</sup>.

Sebbene ognuna delle tecniche descritte non potesse ritenersi pienamente soddisfacente<sup>38</sup>, la regola della prevalenza aveva, secondo alcuni<sup>39</sup>, il

<sup>36</sup> Sui contratti misti, in dottrina, tra gli altri, si veda DE NOVA, *Il tipo contrattuale*, Edizioni scientifiche italiane, 2014; DEL PRATO, *Contratti misti: variazioni sul tema*, in *RDC*, 2012, p. 10087 ss.; BIANCA, *Il Contratto. Diritto civile III*, 2000, Giuffrè, p. 478 ss.; ROPPO, voce *Contratto*, in *DDP Civ.*, 1989, p. 118 ss.; COSTANZA, *Il contratto atipico*, Giuffrè 1981, p. 196 ss.; MESSINEO, *Contratto innominato (atipico)*, in *ED*, 1962, X, p. 95 ss.; DE GENNARO, *I contratti misti*, Cedam, 1934.

<sup>37</sup> Cass. 12 dicembre 2012 n. 22828, in *DeJure.it* e Cass. Sez. Un. 12 maggio 2008 n. 11656 e 22 giugno 2005 n. 13399, ivi richiamate.

<sup>38</sup> Sull'inadeguatezza dei criteri descritti, in generale, in relazione alla figura del contratto misto MESSINEO, *op. cit.*, pp. 95 ss., e dottrina ivi citata. Con specifico riferimento al contratto di logistica BRIGNARDELLO, *Contratto di logistica*, cit., p. 271.

<sup>39</sup> MARONGIU BONAIUTI, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *DCI*, p. 305 ss. In giurisprudenza applicano il criterio della prevalenza Trib. Napoli 7 maggio 2021; Trib. Parma 3 luglio 2013, entrambe in *DeJure*, che collocano espressamente la

pregio di consentire l'inquadramento della fattispecie nell'ambito dell'appalto e, in virtù dell'art. 1677 cod. civ., di considerare applicabili, in quanto compatibili, anche le norme relative al contratto di somministrazione nonché, in forza del sistema di rinvii innescato dall'art. 1570 cod. civ.<sup>40</sup>, le disposizioni tipiche riferibili alle singole prestazioni (trasporto, deposito, spedizione etc.).

Tuttavia, non si era formato un orientamento pacifico<sup>41</sup>. E, in assenza di riferimenti normativi specifici, la gestione dei processi di logistica si muoveva su un terreno scivoloso.

In un contesto fortemente caratterizzato dall'instabilità dei rapporti giuridici, assume quindi particolare pregnanza il chiarimento legislativo intervenuto con l'art. 1677-bis cod. civ. La norma, come anticipato, prevede che quando un contratto di appalto ha ad oggetto congiuntamente due o più servizi di logistica relativi alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo ad un altro si applicano le norme sul contratto di trasporto, in quanto compatibili<sup>42</sup>.

Sicché, il legislatore, da un lato, ha inquadrato espressamente il modello social-tipico del contratto di logistica nell'ambito della categoria dell'appalto e, dall'altro, ha stabilito che le attività di trasferimento di cose rimangano re-

fattispecie nell'ambito dell'appalto avente ad oggetto prestazioni continuative o periodiche ex art. 1677 cod. civ.

<sup>40</sup> Ai sensi del quale: "Si applicano alla somministrazione, in quanto compatibili con le disposizioni che precedono, anche le regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni".

<sup>41</sup> L'assenza di una copiosa giurisprudenza, rilevata da BRIGNARDELLO, *Contratto di logistica*, cit., p. 562, si giustifica sulla base del forte legame di partnership che si instaura tra le parti, sicché le controversie si risolvono amichevolmente o in sede arbitrale. Per una rassegna di giurisprudenza, ancorché non molto recente, LOPEZ DE GONZALO, *Il contratto di logistica nella giurisprudenza e nella prassi contrattuale*, in *DCI*, 2015, p. 409 ss. Sul punto si è espresso anche il Ministero Lavoro e delle Politiche Sociali con la circolare n. 17/2012, p. 6, che ha ricondotto il contratto di logistica all'appalto (con conseguente applicazione della relativa disciplina) ogni volta che le attività di logistica non avessero funzione meramente accessoria alle attività di trasporto o spedizione, ma si traducessero in operazioni più complesse in modo tale da venire in rilievo una articolata prestazione di servizi.

<sup>42</sup> Con tale norma il legislatore ha inteso regolare lo schema social-tipico del contratto di logistica. In tal senso si veda il dossier della Camera dei Deputati in [http://documenti.camera.it/leg18/dossier/pdf/D22036b.pdf?\\_1660814813250](http://documenti.camera.it/leg18/dossier/pdf/D22036b.pdf?_1660814813250), dove si precisa che le attività indicate nell'art. 1677-bis cod. civ., considerate "congiuntamente", descrivono il risultato economico cui si obbliga l'operatore di logistica, soggetto al quale la norma è rivolta. Lo stesso ordine di elencazione segue il percorso temporale dell'attività tipicamente resa dall'operatore di logistica.

golate dalla disciplina sul trasporto, pur nei limiti della loro compatibilità. Si è inteso, dunque, fissare regole certe per superare i dubbi interpretativi che, come sopra accennato, presentavano risvolti pratici non trascurabili.

Nessuna precisazione si rinviene, invece, sul regime normativo cui assoggettare le prestazioni di logistica diverse dalle attività di trasferimento. Il silenzio della legge può tuttavia essere letto alla luce della collocazione della fattispecie nell'ambito del contratto di appalto. Pertanto, recuperando l'approccio adottato da una parte della giurisprudenza, le attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione e distribuzione di beni dovrebbero essere assoggettate alle norme sull'appalto. E, in virtù del richiamato combinato disposto degli artt. 1677 e 1570 cod. civ., si aprirebbe quindi la strada all'applicazione delle specifiche previsioni relative ai singoli tipi negoziali collegabili a ciascuna prestazione, in quanto compatibili<sup>43</sup>. Non mancano tuttavia ricostruzioni di segno contrario<sup>44</sup>.

Maggiori criticità si sono riscontrate, invece, circa l'individuazione del meccanismo di solidarietà da applicare, tenuto conto che i servizi di trasferimento sono esplicitamente regolati dalle norme sul trasporto.

La questione è stata affrontata di recente dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali<sup>45</sup> che, interpellato dalle organizzazioni sindacali, ha precisato come la fattispecie in commento debba essere assoggettata al vincolo solidale di cui all'art. 29, co. 2. Dunque, nonostante il rinvio alle norme sul contratto di trasporto, per le attività di trasferimento di beni non opererebbe l'art. 83-bis, d.l. n. 112/2008 (conv. in l. n. 133/2008).

Una diversa lettura, ha osservato il Dicastero, sarebbe incoerente con la disciplina generale dell'appalto e determinerebbe, altresì, una irragionevole riduzione di tutela per il lavoratore impegnato nelle sole attività di trasferimento di cose<sup>46</sup>. In ogni caso, l'applicazione dell'art. 83-bis non supererebbe

<sup>43</sup> BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis c.c.*, in *LDE*, 2022, p. 5 e CARNEVALI, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677-bis c.c. e il contratto di servizi logistici*, in *Contr.*, 2022, pp. 254 e 255. Sul punto si veda anche CALVO, *Il contratto di logistica*, in *NLCC*, 2022, p. 1109 ss.

<sup>44</sup> Riassunte da BONARDI, *Il contratto di logistica*, cit., p. 5.

<sup>45</sup> Si veda la risposta ad interpello del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali del 17 ottobre 2022, n. 1, p. 2. Condivide l'interpretazione ministeriale BONARDI, *Il contratto di logistica*, cit., p. 7 ss. Esprime qualche dubbio sull'intervento del Ministero CAROSIELLI, *Ancora tu?!... Note minime sul (particolare) rapporto tra prassi e legge nella responsabilità solidale tra appalto e logistica*, in *Boll. Adapt*, 28 novembre 2022, p. 2.

<sup>46</sup> Prima della novella legislativa, alla luce della sentenza della Corte Costituzionale n.

il vaglio di compatibilità richiamato nell'art. 1677-*bis* cod. civ. Infatti, occorrerebbe tener conto del noto orientamento della Corte Costituzionale che ha ribadito la necessità di un'interpretazione estensiva dell'art. 29, comma 2, per evitare che “i meccanismi di decentramento produttivo e di dissociazione fra titolarità del contratto di lavoro e utilizzazione della prestazione vadano a danno dei lavoratori utilizzati nell'esecuzione del contratto commerciale”<sup>47</sup>.

La scelta ermeneutica privilegiata dal Ministero poggia dunque le basi sull'interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 29, co. 2, espressa dal giudice delle leggi, senza che l'art. 1677-*bis* cod. civ. “possa far venire meno tale generale forma di tutela per queste categorie di appalti”<sup>48</sup>.

Questa tesi, benché in linea anche con alcuni recenti indirizzi giurisprudenziali<sup>49</sup>, pone qualche interrogativo. Senza voler riaprire il dibattito sulla natura eccezionale o generale del principio di solidarietà<sup>50</sup>, ci si limita ad osservare come la presenza di un apposito regime nell'ambito del contratto di trasporto merci potrebbe indebolire il richiamo al ragionamento svolto nella sentenza n. 254/2017.

Invero, la fattispecie sottoposta al vaglio della Corte Costituzionale riguardava un contratto di subfornitura, figura negoziale priva di sistemi di “tutela del soggetto che assicura una attività lavorativa indiretta”<sup>51</sup>. Ai sensi dell'art. 1677-*bis* cod. civ. invece i lavoratori coinvolti nelle attività di trasferimento di beni, in quanto sottoposte alla disciplina sul trasporto, godrebbero del sistema, ancorché meno garantista, regolato dall'art. 83-*bis*. Sicché, le esigenze di protezione dei lavoratori invocate nella sentenza n. 254/2017 non parrebbero esigere, in questo caso, l'intervento dell'art. 29, co. 2, perché troverebbero soddisfazione nel meccanismo di responsabilità solidale apprestato dall'art. 83-*bis*<sup>52</sup>.

In senso analogo si è espresso anche l'Ispettorato Nazionale del Lavoro<sup>53</sup>

254/2017, a favore dell'applicazione del regime di cui all'art. 29, co. 2, al contratto atipico di logistica A. BELLAVISTA, *op. cit.*, pp. 468 e 469.

<sup>47</sup> Si veda la risposta ad interpello n. 1/2022, p. 2, che cita testualmente la sentenza della Corte Costituzionale n. 254/2017.

<sup>48</sup> Risposta ad interpello n. 1/2022, p. 3.

<sup>49</sup> Cass. n. 20413/2019, che richiama i principi espressi nella citata sentenza della Corte Costituzionale per confutare l'eccezione di parte sull'inapplicabilità dell'art. 29, co. 2, in quanto norma di carattere eccezionale.

<sup>50</sup> Si veda nota n. 14.

<sup>51</sup> C. Cost. n. 254/2017.

<sup>52</sup> Sebbene in un passaggio sintetico, sembra declinare verso la *vis attractiva* del contratto di appalto ESPOSITO, *op. cit.*, p. 101.

<sup>53</sup> Circolare dell'INL del 29 marzo 2018, n. 6.

che, a valle del menzionato arresto giurisprudenziale, ha chiarito che l'art. 29, co. 2, non si estende alle tipologie contrattuali dotate di uno specifico meccanismo di responsabilità solidale (citando peraltro esplicitamente il contratto di trasporto).

Lo stesso richiamo alla supposta irragionevole disparità di trattamento che deriverebbe dall'applicazione dell'art. 83-*bis*, seppur astrattamente condivisibile, si scontra con la attuale vigenza della norma da ultimo menzionata, che potrebbe ritenersi superata solo a seguito di una pronuncia di illegittimità costituzionale<sup>54</sup>.

Resta fermo che il richiamo alla verifica di compatibilità ai fini dell'applicazione della normativa sul trasporto, valorizzato anche nel documento ministeriale, consente letture difformi. Di modo che, considerata la rilevanza della questione, potrebbero aprirsi in futuro spazi per nuovi sviluppi giurisprudenziali.

Non sembra invece possano sorgere perplessità sull'operatività del vincolo solidale tipico dell'appalto per gli altri servizi logistici dedotti congiuntamente alle attività di trasferimento: in questi casi, troverà applicazione l'art. 29, co. 2.

#### 4. *Qualche spunto di riflessione*

L'introduzione dell'art. 1677-*bis* cod. civ. potrebbe, poi, contribuire a ridefinire i confini tra contratto di appalto e contratto di trasporto, favorendo l'abbandono dello schema del contratto di appalto di servizi di trasporto relativi al trasferimento di beni. Invero, come condivisibilmente già osservato in dottrina<sup>55</sup>, continuare ad accogliere la validità di questa sub-categoria minerebbe la razionalità del quadro normativo: da un lato, si continuerebbe ad applicare la disciplina dell'appalto alle attività di trasferimento che costituiscono l'unico oggetto del contratto di appalto di servizi di trasporto; dall'altro, in forza dell'art. 1677-*bis* cod. civ., i servizi di trasferimento merci rimarrebbero assoggettati alla normativa sul trasporto quando inseriti all'interno di un contratto di appalto unitamente ad altre (o almeno ad un'altra) attività riconducibili alla logistica.

<sup>54</sup> VILLA, *Quando l'“appalto ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?”*, in *LDE*, 2022, pp. 14 e 15, paventa la sopravvenuta illegittimità costituzionale del menzionato art. 83-*bis*, rafforzata dall'entrata in vigore dell'art. 1677-*bis* cod. civ.

<sup>55</sup> In questo senso in dottrina VILLA, *Quando l'“appalto, cit.*, pp. 12 e 13.

L'esigenza di preservare una coerenza sistematica, dunque, dovrebbe agevolare il superamento della menzionata figura di derivazione giurisprudenziale, consentendo di considerare la prestazione di trasporto quale "fattore tipizzante dell'omonimo contratto rispetto a quello d'appalto"<sup>56</sup>. Si verterà, quindi, nell'ambito del contratto di trasporto (e non più dell'appalto di servizi di trasporto) se il contratto avrà ad oggetto servizi di trasporto, anche se resi con sistematicità e predeterminazione; viceversa dovrà essere invocata la categoria dell'appalto di servizi *ex art. 1677-bis c.c.* ove, assieme alle attività di trasferimento di beni, sia indicata almeno una delle prestazioni dettagliate in tale norma.

Un eventuale cambio di rotta dovrà comunque misurarsi con il consolidato orientamento giurisprudenziale che ha alimentato negli anni tale schema negoziale. Ad oggi, l'unica sentenza (per quanto consta) che richiama in un *obiter dictum* l'art. 1677-*bis* cod. civ. – non applicabile *ratione temporis* al caso concreto, riferito peraltro ad un appalto di servizi di trasporto – non sembra accogliere favorevolmente la novella, descritta come una "modifica in senso favorevole per le società che si avvalgono dei descritti schemi negoziali (collegamenti, reiterazioni di contratti di trasporto con clausole aperte che consentono di ampliare l'oggetto del contratto tipico, spesso per eludere l'applicazione di norme "imperative")"<sup>57</sup>.

Un ulteriore aspetto merita, infine, di essere evidenziato.

In base alla lettera della norma, si deve ritenere che, quando in un contratto sia dedotta, assieme al servizio di trasferimento merci, una (o più) attività tra quelle elencate nell'art. 1677-*bis* cod. civ., si configurerà automaticamente un contratto di appalto avente ad oggetto servizi di logistica. La norma non sembra lasciare più alcuno spazio per una valutazione sulla rilevanza che le singole attività rivestono le une rispetto alle altre nel complessivo assetto contrattuale: la disposizione, infatti, non fa menzione di un eventuale giudizio di prevalenza attraverso cui 'pesare' i singoli servizi. Una simile lettura, oltre ad essere aderente al dato testuale, si rivela anche in linea con gli obiettivi di certezza che sembrano aver mosso il legislatore.

L'accoglimento di questa interpretazione conduce però a ridurre lo spazio tradizionalmente riconosciuto al contratto di trasporto. E, invero, come sopra accennato, quest'ultimo è compatibile con la previsione di ulteriori

<sup>56</sup> S. BUSTI, *op. cit.*, p. 46.

<sup>57</sup> App. Roma 7 novembre 2022, in *Onelegal.it*.

attività che abbiano funzione strumentale e accessoria rispetto a quelle (prevalenti) di trasporto (deposito<sup>58</sup>, custodia, carico e scarico merci)<sup>59</sup>.

A ben vedere, custodia e deposito rientrano anche tra i servizi di logistica elencati nell'artt. 1677-*bis* cod. civ. Quindi, se contemplati assieme al trasferimento delle merci, sarebbero attratti, in forza di tale norma, nella figura del contratto di appalto di servizi logistici; e ciò anche nel caso in cui presentino natura meramente ancillare rispetto alle attività di trasferimento di beni. Ne deriverebbe, dunque, una indiretta erosione del perimetro del contratto di trasporto, che non potrebbe più avere ad oggetto, oltre alle attività tipiche di trasferimento, quelle di deposito e custodia, ancorché si tratti di operazioni strumentali alle prime<sup>60</sup>.

Se dunque con l'introduzione dell'art. 1677-*bis* cod. civ. si è inteso rafforzare la certezza dei rapporti giuridici nel settore della logistica, l'individuazione della effettiva portata applicativa della norma appare ancora incerta, e foriera di arricchimento del contenzioso giurisprudenziale già esistente in materia.

<sup>58</sup> Ad esempio, l'attività di deposito, fisiologicamente strumentale alle attività di trasferimento, ove prevista nel contratto di trasporto avrà, di norma, carattere temporaneo e una durata limitata al tempo che precede l'inizio del trasferimento di beni.

<sup>59</sup> Si veda par. 2.2.

<sup>60</sup> Si consideri, inoltre, che lo stesso art. 2, d.lgs. n. 286/2005 qualifica come committente "l'impresa iscritta nell'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'auto-transporto di cose per conto terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto".

### **Abstract**

L'art. 1677-*bis* c.c. regola il contratto avente ad oggetto servizi logistici, collocandolo nell'ambito del contratto di appalto, ma precisando che alle attività di trasferimento si applicano le norme sul trasporto. Il presente contributo si sofferma sui dubbi interpretativi sollevati dalla novella, soprattutto per ciò che concerne il regime di responsabilità solidale applicabile alle attività di trasporto. Si svolgono altresì riflessioni sul possibile impatto della norma codicistica sulla ridefinizione dei confini tra contratto di appalto e contratto di trasporto, in particolare in termini di abbandono della figura del contratto di appalto di servizi di trasporto.

The article 1677-*bis* of the Italian Civil Code regulates the contract concerning logistics services considering it like a procurement contract but specifying that the transport rules apply to the transfer activities. This essay focuses on the interpretative doubts referred to the new prevision, especially about the joint liability rule applicable to transport activities. There are also considerations on the possible impact of this legal norm on a change about the difference between the procurement contract and the transport contract, especially about the overcoming the figure of the transport service contract.

### **Keywords**

Decentramento produttivo, servizi logistici, contratto di appalto, contratto di trasporto, responsabilità solidale.

Outsourcing, Logistic Services, Procurement Contract, Transport Contract, Joint Liability.