

La disciplina del rapporto di lavoro nella logistica (art. 1677-bis cod. civ.)

Domenico Garofalo

1. La scelta del tema per continuare il dialogo con Riccardo Del Punta

Al tema delle esternalizzazioni e delle ricadute sul rapporto di lavoro Riccardo ha dedicato numerose e significative riflessioni a partire dal 1995, con saggi specifici in tema di intermediazione, ma anche nei contributi di più ampio respiro che ci ha lasciato in eredità, ultimo in ordine di tempo il «*Manifesto per un diritto del lavoro sostenibile*», scritto nel 2020 con Treu e Caruso, e nel suo manuale «*Diritto del lavoro*» giunto al momento della sua scomparsa alla 14° edizione. Sul tema ho dialogato con Riccardo nella Relazione da me svolta alle Giornate di diritto del lavoro dell'AIDLASS tenutesi a Cassino nel 2017, dandone ampio conto nel testo scritto, ma anche nel corso della illustrazione orale; ricordo che al termine della stessa, presente sua moglie Angela, mi ringraziai per averlo citato più volte.

Poiché sono molto affezionato a questa mia esperienza e al dialogo che in ragione di essa ho potuto avere con Riccardo, tra le tante tematiche delle quali Egli si è occupato nelle 372 opere pubblicate in 40 anni di operosità scientifica, ho voluto tornare sull'argomento prendendo spunto dalla recente (2021/2022) tipizzazione nel codice civile del contratto di logistica, che per il suo collocarsi a cavallo dei contratti di appalto e di trasporto pone all'interprete interessanti questioni applicative, per la cui soluzione ho attinto agli insegnamenti in materia che a me, come a tutta la comunità scientifica, ha dato Riccardo al quale va ancora una volta il mio ringraziamento non disgiunto da un commosso ricordo.

Domenico Garofalo, University of Bari, Italy, domenico.garofalo@studiolegalegarofalo.it, 0000-0001-8232-054X

Referee List (DOI 10.36253/fup_referee_list)

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI 10.36253/fup_best_practice)

Domenico Garofalo, *La disciplina del rapporto di lavoro nella logistica (art. 1677-bis cod. civ.)*, © Author(s), CC BY 4.0, DOI 10.36253/979-12-215-0507-8.34, in William Chiaromonte, Maria Luisa Vallauri (edited by), *Trasformazioni, valori e regole del lavoro. Scritti per Riccardo Del Punta*, pp. 579-602, 2024, published by Firenze University Press, ISBN 979-12-215-0507-8, DOI 10.36253/979-12-215-0507-8

2. La rilevanza giuridica del fenomeno e i riflessi sull'inquadramento contrattuale

In quanto fenomeno «tipicamente industriale», la logistica ha destato l'attenzione dei giuristi solo quando, a partire dagli anni Sessanta-Settanta, tra le aziende si è affermata la prassi di accorpate in un' unica fase – quella, per l'appunto, della logistica – le attività operative che, in precedenza, avevano rappresentato «una funzione, per così dire, trasversale rispetto alle funzioni operative degli approvvigionamenti, della produzione, dell'immagazzinaggio e della distribuzione»¹, per poi, una decina d'anni più tardi, delegarne una consistente fetta ad imprese terze, che si facevano carico delle «attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nell'azienda i flussi di materiali e delle relative informazioni dalle origini presso i fornitori fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti e al servizio post-vendita»². Quindi, pur affondando le proprie radici nel trasporto³, la logistica si è evoluta passando dalla semplice distribuzione alla filiera produttiva, arrivando a comprendere anche la gestione e lo stoccaggio dei prodotti⁴. La tipica delega al solo trasferimento della merce si estende alla gestione, allo stoccaggio, all'imballaggio e all'immagazzinamento, dando luogo a nuove pratiche di esternalizzazione di fasi della produzione con la funzione, efficacemente riassunta in una circolare del Ministero del Lavoro, di «accorpate più servizi in un'unica transazione negoziale, contemplando, di norma, la gestione del magazzino e le relative operazioni di carico e scarico, nonché il trasporto e le attività di organizzazione e gestione dello stesso»⁵. In ragione del consistente risparmio realizzabile l'esternalizzazione di detti servizi segue la logica del *just in time*, caratteristica del nuovo modo di produrre pur se scarsamente apprezzata a livello giuridico (Silingardi 1996, 151).

Complici lo sviluppo tecnologico e la tendenza al decentramento produttivo che agevola le «forme di integrazione di collaborazione tra imprese, semplifican-

¹ Brignardello 2003, 263. Sulla nascita e sull'evoluzione del concetto di logistica, si veda Bianco 1996.

² Bologna, Curi 2019, 126. Gli Autori riprendono testualmente la definizione di logistica fornita dall'Ailog.

³ «La prima ed ormai classica definizione di logistica, che viene riportata in tutti i libri sull'argomento e che fa riferimento agli aspetti più operativi delle attività logistiche, è quella di una funzione che assicura che “i materiali giusti si trovino al posto giusto, nel momento giusto, nella giusta quantità, della giusta qualità e nelle giuste condizioni di presentazione”» (Bianco 1996, 13), con evidente riferimento ad una dimensione circoscritta dello spostamento dei beni. Con riguardo alla figura dell'operatore di logistica, viene evidenziato che «essa deriva dall'evoluzione dei soggetti operanti, in generale, nel mercato e, più in particolare, nel settore del trasporto. Ciò si spiega in quanto, per poter soddisfare le complesse esigenze della controparte, l'Operatore logistico deve non solo possedere un'adeguata struttura organizzativa, ma altresì un'elevata professionalità ed esperienza, caratteristiche difficilmente riscontrabili in chi intraprende ex novo questo genere di attività» (Brignardello 2003).

⁴ Cfr. Carnevali 2022, 253; Lassandari 2018.

⁵ Circolare del Ministero del Lavoro, 11 luglio 2012, n. 17.

do inoltre le procedure di controllo verso il soggetto esterno a cui viene affidata l'esecuzione di un determinato servizio» (Bozzao, Monterossi 2022, 500), si è fatta strada una nuova forma di logistica, meglio nota come logistica integrata⁶, che «attua l'esternalizzazione di talune attività logistiche (flusso e stoccaggio di materie prime, di componenti e di semilavorati, e ottimizzazione di queste operazioni)» e «governa tutte le fasi del processo produttivo fino al cliente finale» (Carnevali 2022, 253).

In assenza di un apparato normativo volto a disciplinare nel loro complesso le attività di cui la logistica si compone, la scelta di esternalizzare vere e proprie fasi del ciclo produttivo e della fase distributiva conduce ad una qualificazione del contratto concluso basata sull'attività che in esso viene dedotta, che può comprendere l'attribuzione all'impresa terza di servizi funzionali allo svolgimento delle (o di parte delle) attività operative.

A tale riguardo va evidenziato che, «nel caso più complesso di terziarizzazione di numerose funzioni operative, l'outsourcing, per conseguire risultati positivi ed evitare possibili conflitti, richiede, oltre alla stipulazione del contratto di logistica vero e proprio, una ben più articolata attività negoziale tra le parti nella fase iniziale, centrale ed in quella finale» (Brignardello 2003). Una complessità che ha determinato non pochi problemi sul piano dell'inquadramento tipologico⁷, soggetto a variazioni correlate al contenuto delle obbligazioni pattuite ovvero alla rilevanza – accessoria o meno – delle stesse rispetto all'obbligazione principale⁸ che, in assenza di una regolamentazione che conferisse tipicità alla fattispecie, hanno costretto gli interpreti a cercare la disciplina della stessa nei corredi normativi appartenenti a tipi contrattuali ad essa collaterali⁹. Operazione niente affatto semplice ove si escluda la scelta di utilizzare la disciplina propria del tipo prevalente di contratto, e si cerchi l'integrazione tra le normative dei tipi negoziali confluiti nel nuovo contratto di logistica, nel rispetto della

⁶ Già sul finire del secolo scorso si avvertiva la pressione del cambiamento in atto: invertendo il punto di vista, le riflessioni dottrinali partivano dalla percezione che «in futuro le attività logistiche saranno sempre più intrecciate con il trasporto delle merci, dando luogo a trasformazioni significative del sistema di distribuzione sia in termini di organizzazione che di gestione» (Bianco 1996, 34).

⁷ I rilievi più risalenti sul punto partono dall'atipicità del contratto, interrogandosi in merito alla sussumibilità nel «tipo» del trasporto di altri contratti aventi comunque ad oggetto lo spostamento di merci: sul punto, si veda Silingardi 1996, 163 sgg. (le considerazioni dell'A. muovono dalla constatazione che la Corte costituzionale, con la sentenza 17 ottobre-5 novembre 1996, n. 386, aveva ritenuto applicabile il tariffario relativo alle prestazioni di auto-transporto a prescindere dallo schema negoziale).

⁸ È stato ritenuto che solo quando le prestazioni pattuite siano «indispensabili al fine del soddisfacimento delle complesse esigenze legate al fenomeno della terziarizzazione [...] appare corretto ravvisare l'esistenza di un contratto di logistica», poiché laddove sia possibile distinguere l'obbligazione principale da quella accessoria «si è in presenza di un contratto tipico, arricchito dalla previsione di prestazioni logistiche di rilevanza marginale» (Brignardello 2003, 266).

⁹ Sul punto, si veda Garofalo 2017.

pluralità degli interessi ivi dedotti, considerati nella loro totalità. Nel contratto strutturalmente complesso, «ogni prestazione esecutiva, che partecipa alla sua tessitura, ha una propria autonomia ed è dotata di una propria individualità», di talché «solo l'insieme di dette operazioni, insieme considerato nel suo amalgama strutturale, permette di raggiungere il risultato programmato» (Calvo 2022, 1123). I tentativi perseguiti dal legislatore di far fronte alle difficoltà applicative dovute alla complessità della logistica, si sono sostanziati nell'individuazione della disciplina applicabile a seconda della particolare operazione posta in essere dall'impresa tra quelle disponibili per i contratti tipici: senza fornire una definizione giuridica di logistica, la legge ne ha sostanzialmente scisso le fasi, contribuendo a rinvigorire la percezione di un fenomeno ancora poco compreso nella sua unitarietà.

3. La logistica ex art. 1677-*bis* cod. civ. tra appalto e trasporto

Tra le fattispecie tipiche alle quali sono riconducibili le attività di logistica spiccano da un lato l'appalto di servizi, e dall'altro lato il trasporto e le attività ad esso prodromiche, ferma restando la necessità di «verificare in concreto il tipo di prestazioni dedotte in contratto e risultando dirimente l'accessorietà o meno delle predette attività rispetto a quelle del trasporto e della spedizione»¹⁰.

Ed è proprio tra le pieghe di queste due figure contrattuali tipiche – con lo scopo di convogliarle in un unico contratto – che si fa strada nella prassi negoziale la figura dell'appalto di servizi di trasporto¹¹, i cui tratti distintivi sono stati individuati dalla giurisprudenza nella pluralità di trasporti, nell'organizzazione posta a carico dell'impresa adibita al trasporto con mezzi propri, e nella pattuizione di un unico corrispettivo. Tutti elementi che lasciano emergere il «carattere continuativo e unitario del servizio reso»¹². Eppure, per quanto i detti indici presuntivi abbiano trovato conforto nella giurisprudenza, la stessa configurabilità della tipologia contrattuale è stata messa in discussione, stante l'indisponibilità della causa del contratto di trasporto anche laddove tra le parti venga pattuita un'esecuzione continua e con l'organizzazione dei mezzi a carico del trasportatore, sul presupposto che «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» (Bozzao, Monterossi 2022, 505-6).

¹⁰ Garofalo 2017, 163, ma ancor prima Del Punta 2008, 134.

¹¹ In merito al quale si veda Bozzao, Monterossi 2022, 505. Le A. evidenziano che «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; dall'altro, le imprese di trasporto ottenevano a fruizione del termine di prescrizione più favorevole 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».

¹² Cass. civ., sez. lav., 29 luglio 2019, n. 20413.

Sempre guardando ai modelli tipici dell'appalto e del trasporto vengono elaborate le due proposte di introdurre un nuovo contratto tipico¹³, quello di logistica, onde conferire tipicità «legale» alla tipicità «sociale»¹⁴.

Il tentativo di attribuire tipicità alla complessa figura della pattuizione di servizi logistici – che «corre sul filo di un apparente, anche se non inedito, paradossale: quello per cui la deregolamentazione del mercato del lavoro finisce per dar luogo ad una ri-regolazione, e quindi a un'ulteriore crescita di importanza della fonte legislativa»¹⁵ – è sfociato nella emanazione dell'art. 1677-bis cod. civ., rubricato «Prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose». Introdotta con l'art. 1, comma 819, l. 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilan-

¹³ La prima, risalente al gennaio 2008 e presentata alla Camera (proposta di legge n. A.C. 3355 del 2008), corredata da dieci articoli, naufragata; la seconda, proveniente da Assologistica («Proposta di introduzione del contratto di logistica nel Codice Civile», proposta di emendamento al D.L. «Semplificazioni» – D.L. 16 luglio 2020, n. 76), proponeva l'introduzione di un articolo nel Codice civile, il 1677-bis, rubricato «Contratto di Logistica» che testualmente disponeva: «Col contratto di logistica una parte assume, verso corrispettivo, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, congiuntamente le attività di deposito, preparazione, lavorazione, ed eventualmente trasporto, di beni di terzi. Il contratto di logistica è regolato dalle disposizioni di legge applicabili alle singole attività di cui esso si compone». È stato ritenuto che questa disposizione andasse incontro a due criticità: la prima, consistente «nell'individuare con esattezza le singole attività e ricollegarle per fattispecie ad una loro specifica disciplina legislativa»; la seconda, insita nella difficoltà di «costruire un regolamento negoziale assai complesso perché composto da una pluralità di discipline legislative applicabili solo in quanto compatibili e con la difficoltà di dover stabilire, in caso di contrasto tra le varie norme dispositive, quale di essa prevalga sulle altre» (Carnevali 2022, 254). In realtà, oltre ai problemi rilevati, qualora la norma fosse entrata in vigore sarebbe stata inevitabile la sovrapposizione tra il primo comma succitato e l'art. 1655 c.c., che definisce il contratto di appalto con i medesimi tratti distintivi utilizzati nella proposta poi naufragata: oltre al corrispettivo in denaro che conferisce al contratto l'essenziale carattere della onerosità, in entrambe le formulazioni figurano sia l'organizzazione dei mezzi necessari, sia la gestione del rischio, entrambe a carico della parte che assume l'impegno ad eseguire la prestazione oggetto del contratto. Una siffatta identità di formulazione, combinata con la frammentazione delle attività oggetto del contratto nelle corrispondenti tipologie tipiche, avrebbe senza dubbio condotto ad un ricorso «patologico» alla nuova tipologia contrattuale, animato dallo scopo fraudolento di aggirare le tutele predisposte dalla normativa in materia di appalto attraverso l'applicazione della più favorevole disciplina tra quelle offerte dalla norma stessa.

¹⁴ Della contrapposizione tra tipicità sociale e tipicità legale quale momento essenziale per la predisposizione dell'apparato normativo del contratto tipico parla Gazzoni 2019, 814-15: «il tipo legale [...] intende corrispondere all'*id quod plerumque accidit*, a ciò che di regola accade [...]. Alla tipicità legale, dunque, si perviene attraverso la tipicità sociale rappresentata dalla tipicità giurisprudenziale, perché è a livello di giudizio che si manifestano le reali esigenze dei traffici e i reali problemi che il legislatore è tenuto a risolvere con una disciplina uniforme. [...]. Il tipo legale altro non è se non astratto schema regolamentare che racchiude in sé la rappresentazione di una operazione economica ricorrente nella pratica commerciale».

¹⁵ L'espressione è utilizzata da Riccardo Del Punta (1998, 199) a proposito dell'introduzione nell'ordinamento della fornitura di lavoro temporaneo, ma ben si attaglia ai tentativi di tipizzazione della logistica.

cio 2022), la disposizione dopo qualche settimana è stata modificata dall'art. 37-*bis*, d.l. 30 aprile 2022, n. 36, convertito nella l. 29 giugno 2022, n. 79 (provvedimento meglio noto come «Decreto PNRR 2»).

Nella versione originaria la norma prevedeva che ove il contratto di appalto avesse per oggetto le prestazioni di ricezione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di altro soggetto, al trasferimento di cose si applicava la disciplina del contratto di trasporto per quanto compatibile. Confrontando tale versione con quella emendata dal «Decreto PNRR 2» le novità sono essenzialmente due: la prima consiste nell'aggiunta, tra le attività oggetto del contratto elencate dalla norma, dell'attività di trasformazione; la seconda riguarda la qualificazione come «di logistica» dei servizi elencati nel primo comma. Secondo un autore si tratta di «mera cosmesi»¹⁶, ma la qualificazione dei servizi elencati come «di logistica» denota quanto meno l'impegno del legislatore nell'ufficializzare l'ingresso nel nostro ordinamento di questa particolare e complessa fattispecie. Un ingresso che, però, non si è sostanziato nella tipizzazione del composito servizio di logistica¹⁷, frammentato nelle singole prestazioni che ne scandiscono il processo di esecuzione. Concepito con lo scopo di «sdrammatizzare il dilemma qualificatorio» ed «eliminare gli spazi di discrezionalità connaturati all'utilizzo del metodo della prevalenza, [...] limitando le scelte dell'autonomia privata»¹⁸, l'intervento normativo è circoscritto, quindi, all'individuazione della disciplina applicabile a ciascuna delle prestazioni esternalizzate, senza considerare il fenomeno nella sua unitarietà.

L'art. 1677-*bis* cod. civ. va letto in combinato col precedente art. 1677 cod. civ., che stabilisce l'applicabilità della normativa in materia di appalto e somministrazione, in quanto compatibili, ove il contratto di appalto abbia per oggetto prestazioni continuative o periodiche di servizi. Riservando al solo trasferimento di cose da un luogo ad un altro la disciplina specifica del trasporto, la norma non fa riferimento alla disciplina applicabile alle altre attività di *logistica* che devono

¹⁶ Riccobono 2023, 364. L'A. ritiene, infatti, che «la meccanica regolativa della disposizione sia rimasta identica a quella della versione originaria, al netto di alcuni ritocchi marginali».

¹⁷ Come è accaduto invece per il contratto di *franchising* (L. 6 maggio 2004, n. 129 recante «Norme per la disciplina dell'affiliazione commerciale») o per il *rent to buy* (art. 23, L. 11 novembre 2014, n. 164, rubricato «Disciplina dei contratti di godimento in funzione della successiva alienazione di immobili»). Il sistema di «tipizzazione mancata», invece, si rinvia nella disciplina delle società *benefit* (art. 1, co. 376-383, L. 28 dicembre 2015, n. 208), che non rappresentano un nuovo «tipo» ma soltanto una declinazione differente dell'oggetto sociale.

¹⁸ Riccobono 2023, 364. La questione qualificatoria è dibattuta in dottrina: a chi ritiene che l'art. 1677-*bis* abbia effettivamente tipizzato il contratto di logistica quale «sottotipo del contratto di appalto» (Bonardi 2022, 5) – teoria che trova conforto nella collocazione della norma nel Titolo III, capo IV – si contrappone chi invece sostiene che proprio dalla rubrica della norma (che fa riferimento alle prestazioni e non ad un contratto), il rimando ad altre tipologie contrattuali confermerebbe che la norma introdotta non è portatrice di un nuovo tipo contrattuale, ma si limita a individuare la disciplina applicabile ai segmenti negoziali che compongono la prestazione di logistica singolarmente considerati (si veda per tutti A. Riccobono 2023, 367).

essere *congiuntamente* contemplate quale oggetto del contratto. Gli artt. 1677 e 1677-bis, pertanto, sono legati da un rapporto «di genere (la prima) a specie (la seconda)» (Carnevali 2023, 254).

Guardando alla formulazione delle due norme, non si può non coglierne la simmetria strutturale: il legislatore sembra aver voluto replicare nell'art. 1677-bis cod. civ. il medesimo schema dell'art. 1677 cod. civ., che individua la disciplina applicabile all'appalto sulla base della prestazione oggetto del contratto (nel caso dell'art. 1677 cod. civ., è la prestazione continuativa o periodica di servizi), mentre l'art. 1677-bis cod. civ. richiede che nel contratto siano pattuiti *congiuntamente* due o più servizi di logistica relativi alle attività poi censite dalla norma¹⁹.

Focalizzare la prestazione pattuita è funzionale all'individuazione della disciplina applicabile, rinvenibile nell'art. 1677 c.c. laddove il contratto abbia per oggetto la prestazione periodica o continuativa di servizi e, quindi, le norme in materia di appalto e somministrazione in quanto compatibili. Se, invece, nel contratto è concordato un servizio di trasporto unitamente alle prestazioni elencate dall'art. 1677-bis cod. civ., troverà applicazione proprio quest'ultima norma che rimanda, limitatamente al trasferimento di cose da un luogo all'altro, al contratto di trasporto.

La potenziale sovrapposizione tra l'appalto di servizi e il trasporto dedotti nel più complesso sistema della logistica integrata, ha creato non pochi problemi sul piano della tutela dei lavoratori²⁰, poiché se è vero che la norma rimanda alla disciplina sul trasporto per il solo segmento negoziale del servizio di logistica che riguarda il trasferimento di cose, non può non evidenziarsi come il detto trasferimento faccia parte di un più ampio piano commerciale, votato al risultato perseguito con l'appalto.

Traslata la questione qualificatoria sul piano lavoristico, trattandosi di una forma di decentramento produttivo in cui un soggetto diverso dal datore fruisce della prestazione resa dal lavoratore²¹, ci si è chiesti se per la tutela dei crediti di quest'ultimo sia invocabile il regime di responsabilità solidale del committente

¹⁹ La tassatività dell'elenco è stata messa in discussione per estendere il campo di applicazione della norma ad altri servizi affini rientranti tra quelli generalmente ricondotti nel campo della logistica «a seconda dei casi concreti, quali la manutenzione, il confezionamento, lo stoccaggio e il trasporto delle merci del committente» (Villa 2022, 2).

²⁰ Quantomeno se ci si pone nella prospettiva che, «per dirla con una formula forse troppo semplice, organizzazioni che si pretendono intelligenti e «riflessive» non possono pretendere di trattare il lavoratore in chiave di mero dominio. Non si può essere soggetti ad intermittenza: «se l'impresa deve poter contare sul lavoratore come «risorsa», il lavoratore deve poter contare sul rispetto e sulla attribuzione di valore (o di «specificità», per dirla col lessico dell'economia neoinstituzionale) da parte dell'impresa» (Del Punta 2011, 118, corsivo dell'Autore).

²¹ Difatti, se «tra le ipotesi di integrazione produttiva su base contrattuale una posizione di rilievo è assunta dal contratto di appalto che costituisce lo strumento privilegiato per l'acquisto dall'esterno di un prodotto di un servizio, rinunciando a realizzarlo all'interno (*make or buy*), v'è, tuttavia, da considerare che le tipologie contrattuali attraverso le quali è possibile perseguire un siffatto risultato sono molteplici e si connotano tutte per la triangolarità del rapporto, differenziandosi, viceversa, per il diverso contenuto dell'obbligazione negoziale oltre che per il variare del rapporto di forza tra i contraenti (dipendenza vs parità)» (Garofalo 2017, 159).

ex art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 operante per l'appalto o se per lo specifico caso del trasferimento di beni i lavoratori possano fruire della tutela – meno vantaggiosa – offerta dalla normativa specifica sul contratto di trasporto (infra).

4. Logistica e rapporto di lavoro. Il problema della responsabilità solidale

Dall'esplicito rimando da parte dell'art. 1677-*bis* cod. civ. alla disciplina del contratto di trasporto «in quanto compatibile» dovrebbe discendere l'applicabilità a quel segmento della complessa operazione di logistica relativo al trasferimento di merci, non solo della normativa commerciale valevole per il trasporto, ma anche di quella lavoristica. Il riferimento è all'art. 83, comma 4-*ter*, d.l. 25 giugno 2008, n. 112, che in materia di trasporto regola il regime di responsabilità solidale per i crediti da lavoro²² in capo al committente e al vettore, disponendo che il primo, ove abbia verificato che il secondo sia in regola con l'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi, è esonerato dal regime di responsabilità solidale che opererebbe «con il vettore, nonché con ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto» per i trattamenti retributivi, i contributi previdenziali e i premi assicurativi da corrispondere ai lavoratori e agli enti competenti «limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto»²³.

Ed allora, si dovrebbe poter concludere che, sebbene qualificato come appalto caratterizzato da prestazioni composite e votate al raggiungimento di un unico fine, il contratto di logistica debba essere scisso nei segmenti negoziali di cui è formato, onde scomputare la fase del trasporto di merci alla quale applicare la specifica disciplina sia commerciale che lavoristica²⁴.

²² Più precisamente, per «i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi». La disciplina specifica per il trasporto si differenzia in senso peggiorativo da quella per l'appalto sotto tre rilevanti profili: è passibile di deroga subordinatamente ad un'attività di controllo da parte del committente; prevede un termine di decadenza ridotto al 50%; delinea in modo generico i destinatari della garanzia, potenzialmente escludendo i lavoratori autonomi. In questo senso, si veda Garofalo 2017, 166.

²³ Circ. Min. Lav. 11 luglio 2012, n. 17, ha escluso l'esistenza di un vincolo di responsabilità solidale tra vettore e sub-vettore pur avendo ritenuto applicabile alla subvezione la disciplina stabilita per il contratto di trasporto. La distinzione tra prestazione principale e accessoria è stata posta anche per il contratto di «nolo a caldo», nel quale il locatore mette a disposizione un macchinario e, eventualmente, l'addetto al suo utilizzo, senza che vi sia alcun rapporto con l'organizzazione aziendale del noleggiatore; questa posizione appare oggi discutibile alla luce della portata espansiva dell'art. 119, comma 2, d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36, secondo cui «costituisce, comunque, subappalto di lavori qualsiasi contratto stipulato dall'appaltatore con terzi avente ad oggetto attività ovunque espletate che richiedono l'impiego di manodopera, quali le forniture con posa in opera e i noli a caldo» (formulazione già contenuta nell'art. 105, d.lgs. n. 50/2016, che rafforzava quanto già previsto dall'art. 118, comma 11, d.lgs. n. 163/2006).

²⁴ Cfr. Calvo 2022, 1113 sgg. Dello stesso avviso è Riccobono secondo cui «manca dunque il presupposto per l'espansione della regola generale, perché esiste una specifica disciplina della solidarietà del committente che dovrebbe prevalere, limitatamente ai servizi di trasferimento di cose, in forza del noto principio *lex specialis derogat generalis*» (Riccobono 2023, 371).

Detta ricostruzione apparentemente aderente al dato normativo si scontra però con la coesistenza nell'ordinamento di varie forme di esternalizzazione alle quali è possibile applicare, a prescindere dalla tipologia commerciale utilizzata, il regime di responsabilità solidale di cui all'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, che, come detto tempo addietro, enuncia un vero e proprio principio generale dell'ordinamento²⁵.

Questa disposizione ha risentito inevitabilmente dell'evolversi dei fenomeni di *outsourcing* ed è stata oggetto di vari rimaneggiamenti con le numerose novelle susseguitesesi nei vent'anni dalla sua emanazione (Garofalo 2017). Secondo la formulazione originaria, «in caso di appalto di servizi il committente imprenditore o datore di lavoro è obbligato in solido con l'appaltatore, entro il limite di un anno dalla cessazione dell'appalto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi e contributivi previdenziali dovuti». Numerose e significative modifiche sono state apportate dal c.d. «decreto legislativo correttivo» n. 251/2004; nell'ordine l'art. 6, comma 1, ha introdotto una facoltà derogatoria ad opera della contrattazione collettiva nazionale e, inoltre, ha esteso il campo di applicazione a tutti i tipi di appalto rimuovendo l'originaria limitazione a quelli «di servizi»; il successivo comma 2, legittima il lavoratore a richiedere giudizialmente la costituzione di un rapporto di lavoro alle dipendenze del committente²⁶ ed esclude la responsabilità solidale per i committenti che non esercitano attività imprenditoriale o professionale; ancora, l'art. 9, ha esteso la responsabilità solidale anche ai contratti di appalto stipulati tra cedente e cessionario di ramo di

²⁵ Tesi sostenuta nella relazione svolta alle *giornate di studio di diritto del lavoro AIDLASS, Cassino 18-19 maggio 2017* [Lavoro, impresa e trasformazioni organizzative, in Aa. Vv., *Frammentazione organizzativa e lavoro: rapporti individuali e collettivi. Atti delle giornate di studio di diritto del lavoro AIDLASS, Cassino 18-19 maggio 2017*, Milano, Giuffrè, 2018], e qualche mese dopo recepita dalla Corte costituzionale nella nota sentenza n. 254/2017 (in *Lav. giur.*, 2018, n. 3,259 sgg., con nota di A. Sitzia, *Subfornitura e responsabilità solidale: ratio legis e «lavoro indiretto» secondo la Consulta*). Sulla operatività della responsabilità solidale nella subfornitura in forza dell'art. 29, d. lgs. n. 276/2003 prima dell'intervento della Corte costituzionale si veda App. Brescia, 11 maggio 2016, in *Arg. dir. lav.*, 2016, n. 4-5,1033 sgg., con nota di A. Tagliente, *Il rapporto di subfornitura tra elementi tipici e derivati dall'appalto: la questione della responsabilità solidale*. In senso conforme si veda anche App. Firenze, sez. lav., 11 marzo 2022, n. 779.

²⁶ Per una ricostruzione del regime di responsabilità dell'interposto nella vigenza della l. n. 1368/60, prima, e del d.lgs. n. 276/2003, poi, si veda Del Punta 2007, che, nel commento a Cass. sez. un., 26 ottobre 2006, n. 22910, chiedendosi se nella vigenza della l. n. 1369/60 accanto agli obblighi incombenti sull'appaltante/interponente a norma dell'ultimo comma dell'art. 1, l. n. 1369/60 potesse configurarsi anche una responsabilità (solidale) dell'interposto nei confronti del dipendente per i crediti da questi maturati durante il rapporto formalmente in essere, afferma che «il fatto che la legge prevedesse, quale conseguenza della violazione del divieto, il riconoscimento di un rapporto giuridico diretto fra lavoratore e imprenditore che ne avesse effettivamente utilizzato le prestazioni doveva ritenersi sufficiente ad imputare in capo a quest'ultimo i relativi obblighi contrattuali, senza che residuassero margini per ipotizzare un parallelo coinvolgimento del datore di lavoro apparente».

azienda, prima non espressamente menzionati, pur se si tratta di una precisazione piuttosto che di una innovazione.

A distanza di due anni, con la l. n. 296/2006 è stato allungato a due anni il termine di decadenza (art. 1, co. 911), con estensione del regime di responsabilità all'intera filiera, inclusi i subappaltatori, nonché (art. 1, co. 910) estesa la solidarietà al risarcimento dei danni subiti dal lavoratore per infortunio non indennizzati dall'INAIL o da altro ente previdenziale (art. 7, d.lgs. n. 626/1994)²⁷; infine, è stata abrogata la norma che facultizzava la contrattazione collettiva a derogare il regime generale di responsabilità solidale.

Di seguito, l'art. 21, co 1, d.l. n. 5/2012, conv. in l. n. 35/2012, ha puntualizzato che la responsabilità solidale opera anche per le quote di TFR e per i premi assicurativi, ma non anche per le sanzioni amministrative che restano a carico solo dell'appaltatore; inoltre, il committente beneficia della preventiva escussione del patrimonio dell'appaltatore, pur se egli sia tenuto, in caso di *evocatio in ius* solitaria, a indicare i beni sui quali il lavoratore potrebbe soddisfarsi.

L'art. 4, co. 31, lett. a) e b), della l. n. 92/2012 ha reintrodotto la derogabilità ad opera dell'autonomia collettiva, come detto abrogata dall'art. 1, co. 910, l. n. 296/2006, subordinandola però all'individuazione di meccanismi di controllo della regolarità degli appalti; inoltre, ha modificato il regime processuale della preventiva escussione.

L'art. 9, co. 1, d.l. n. 76/2013, conv. in l. n. 99/2013, ha esteso la tutela dell'art. 29, co. 2, anche ai compensi e ai crediti previdenziali e assicurativi dei lavoratori autonomi, escludendo tuttavia i committenti-pubbliche amministrazioni (ma non gli enti pubblici economici e tutte le società private partecipate dallo Stato o da altri enti pubblici). La stessa norma puntualizza la preclusione per la contrattazione collettiva di derogare alla responsabilità solidale per i contributi previdenziali e per i premi assicurativi.

L'art. 28, co. 2, d.lgs. n. 175/2014 ha accollato al committente che si sostituisce all'appaltatore-datore di lavoro nel pagamento dei crediti del lavoratore anche gli obblighi del sostituto d'imposta.

Infine, l'art. 2, d.l. n. 25/2017, conv. in l. n. 49/2017, ha abrogato nuovamente la derogabilità da parte della contrattazione collettiva, nonché la necessità sia di convenire contestualmente committente e appaltatore sia di escutere preventivamente il patrimonio di quest'ultimo.

Confrontando la disposizione sin qui esaminata nella sua evoluzione con la norma speciale dell'art. 83-*bis*, d.lgs. n. 112/2008, si coglie la maggiore portata garantista della stessa in quanto la solidarietà non è subordinata ad alcuna procedura di *due diligence*²⁸ ed è soggetta ad un termine di decadenza doppio, pur se l'applicazione della norma speciale dovrebbe ritenersi pacifica laddove le parti

²⁷ La stessa disposizione è oggi contenuta nell'art. 26, comma 4, d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81.

²⁸ Si veda O. Bonardi, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis c.c.*, 10 sgg. Per un raffronto con le modalità derogatorie – sempre riconducibili al concetto di *due diligence*, cfr. Garofalo 2017, 133.

concludano un contratto commerciale di trasporto isolato da una qualsivoglia stabile organizzazione. Non altrettanto pacifica è la disciplina applicabile nel caso in cui il committente pattuisca con l'impresa terza un corrispettivo economico a fronte di trasporti replicati nel tempo, che danno luogo ad una collaborazione costante (c.d. appalto di servizi di trasporto), ovvero quando le parti deducano nel contratto le prestazioni di logistica di cui all'art. 1677-bis cod. civ. pur coinvolgendo il trasporto di merci da un luogo all'altro.

Sul regime di responsabilità solidale applicabile in quest'ultimo caso è intervenuto il Ministero del lavoro (interpello n. 1/2022), che ha richiamato la posizione espressa dieci anni prima (circolare n. 17 dell'11 luglio 2012), secondo cui l'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 era applicabile sia ove venisse accertato il compimento di attività ulteriori rispetto al solo trasporto, sia al c.d. appalto di servizi di trasporto, e ha concluso che «la lettura fornita nella citata circolare non viene pregiudicata dalla nuova disciplina contenuta nell'articolo 1677-bis, in quanto l'applicazione delle specifiche disposizioni in materia di contratto di trasporto è sottoposta ad un vaglio di compatibilità che comunque deve tener conto del fatto che il contratto di servizi oggetto dell'articolo 1677-bis c.c. rientra nel *genus* dei contratti di appalto ed è, quindi, regolato in via principale dalla relativa disciplina»²⁹.

La scelta della disciplina applicabile va effettuata tenendo conto, dunque, della portata generale dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, combinata con la qualificazione della (ancora, di fatto, innominata) figura negoziale della logistica quale contratto di appalto³⁰ caratterizzato dalla natura composita dell'oggetto (Villa 2022, 5). Appalto al quale si applica la disciplina del trasporto, qualora questo venga pattuito in aggiunta ad altre – almeno due – delle prestazioni elencate dalla norma, in quanto compatibile. È proprio il vaglio di compatibilità disposto dalla norma che assorbe la questione relativa alla sovrapposizione delle due discipline la quale, invece, era stata oggetto di discussione a seguito della pronuncia della Corte Costituzionale³¹. Pertanto, «siccome il contratto di logistica integrata è collocato sistematicamente nel perimetro regolativo degli appalti, l'applicazione della garanzia di ordine generale dovrebbe prevalere e interessare

²⁹ Interpello Min. Lav. 17 ottobre 2022, n. 1,2.

³⁰ La questione qualificatoria risale a ben prima dell'entrata in vigore dell'art. 1677-bis c.c. (si veda par. 2). Con specifico riguardo al problema della responsabilità solidale, era stato evidenziato che, nel caso del contratto di trasporto, «pur essendo stata introdotta [...] una responsabilità solidale anche per tale fattispecie contrattuale [...], essa si presenta attenuata rispetto a quella prevista per l'appalto e il subappalto, per cui rimane tutt'ora attuale il dibattito circa la assimilabilità del contratto di trasporto a quello di appalto [...], onde invocare il più favorevole regime rimediabile previsto per quest'ultimo» (D. Garofalo, *Lavoro, impresa e trasformazioni organizzative*, cit.67).

³¹ Nell'Interpello Min. Lav. 17 ottobre 2022, n. 1 (p. 2) si legge, infatti, che «un simile vaglio di compatibilità non consente di escludere il regime di solidarietà di cui al citato articolo 29, comma 2, del d.lgs. n. 276/2003 nella fattispecie in esame sia perché l'esclusione sarebbe incoerente con la disciplina generale dell'appalto, sia perché introdurrebbe una irragionevole riduzione di tutela per il lavoratore impegnato nelle sole attività di trasferimento di cose dedotte in un contratto di appalto».

tutti i lavoratori» (Riccobono 2023, 371). Questa ricostruzione comporta due conseguenze significative: in chiave pratica, il ridimensionamento degli effetti dell'introduzione dell'art. 1677 *bis* c.c., da contenere «nell'ambito dei soli rapporti commerciali tra le imprese»³²; in senso più generale, il tramonto della teoria dell'assorbimento, con «conseguenziale apertura alla tecnica della combinazione o del concorso di statuti» e, così, «ferme restando le regole sul trasporto per quel che attiene allo spostamento delle merci, il committente che affida il servizio di logistica a un'altra impresa risponde solidalmente con quest'ultima dei crediti maturati, nel corso del rapporto complesso, dai lavoratori coinvolti nel decentramento produttivo» (Calvo 2022, 1125).

5. Qualificazione della fattispecie e regolazione della responsabilità solidale nella contrattazione collettiva

La riflessione sul fenomeno della logistica sotto il profilo definitorio in funzione della disciplina applicabile, sin qui condotta alla stregua della legge e del diritto vivente, con i non esaltanti risultati raggiunti, non può non estendersi alla contrattazione collettiva rispetto alla quale, va detto subito, si registra un inquietante (e non casuale) *pendent* tra pluralismo di attività e pluralismo contrattuale, tema quest'ultimo al centro dell'attuale dibattito sul giusto salario, nel quale però non è dato scorgere alcun cenno all'abbondante contrattazione collettiva applicata nel settore della logistica, venendo ogni attenzione e riflessione riservata al «non meno malconco» settore della vigilanza privata, finito nel cono d'ombra della giurisprudenza, anche di legittimità³³, come emblema del sotto-salario³⁴.

Giova premettere che un'analisi di tutti i contratti collettivi applicabili al settore- che nel prosieguo saranno indicati unicamente con il codice attribuito dal Cnel- è pressoché impossibile, e questo per tre ordini di ragioni: la prima, conseguente alla molteplicità di contratti del settore «Trasporti» depositati nell'Archivio curato dal Cnel³⁵ (senza considerare la perdurante inefficienza,

³² Riccobono 2023, 372 ma anche Bonardi 2022, 7.

³³ Si allude alle sei sentenze di ottobre 2023, capofila la n. 27711 (estensore Riviero).

³⁴ Sulle recenti proposte di legge in tema di equo salario del 2023 nn. A.C. 141, A.C. 210, A.C. 216, A.C. 306, A.C. 432, A.C.1053 e A.C. 1275 (tutte riunite per la discussione in quest'ultima), si veda il parere del Cnel del 4 ottobre 2023 e il documento finale approvato il 12 successivo. Per questioni di spazio si omette volutamente qualsiasi riferimento all'abbondante riflessione in materia.

³⁵ Ai fini dell'analisi qui condotta, sono stati presi in considerazione i seguenti contratti collettivi, indicandosi a fianco di ognuno il codice attribuito dal Cnel: 1) Ccnl «Autotrasporti Merci, Logistica, Spedizioni e Affini (Lega Impresa-Filap-Ciu)», cod. Cnel I14A; 2) Ccnl «Autotrasporto Merci e Logistica (Mida-Snial)», cod. Cnel I148; 3) Ccnl «Autotrasporto Merci, Logistica e Spedizioni (Assotrasporti-Ugl)», cod. Cnel I101; 4) Ccnl «Autotrasporto Merci, Logistica, Spedizioni e Affini», cod. Cnel I147; 5) Ccnl «Autotrasporto, Spedizione e Movimentazione Merci, Logistica Ed Affini», cod. Cnel I14C; 6) Ccnl «Autotrasporto, Spedizione Merci e Logistica: Cooperative, Micro e Piccole Aziende», cod. Cnel I146; 7) Ccnl «Autotrasporto, Spedizione Merci, Logistica e Facchinaggio (Conapi-Cnal)», cod.

quantomeno sino al 2022, del sistema di raccolta dei contratti aziendali e della contrattazione di prossimità³⁶); la seconda, dovuta alla «fuga» dal contratto collettivo del settore trasporti verso il «calderone multiservizi» adottato da diversi operatori del settore³⁷ – come dimostrato dalla recentissima vicenda di «Mondo Convenienza»³⁸ – che sin troppo spesso ricorrono anche a schemi di

Cnel I14F; 8) Ccnl «Autotrasporto, Spedizione Merci, Logistica e Facchinaggio (Conapi-Confintesa)», cod. Cnel I14E; 9) Ccnl «Autotrasporto, Spedizione Merci, Logistica e Facchinaggio (Fmpi)», cod. Cnel I14Q; 10) Ccnl «Autotrasporto, Spedizione Merci, Logistica e Facchinaggio (Unicoop-Ugl)», cod. Cnel I145; 11) Ccnl «Autotrasporto, Spedizione Merci, Logistica e Facchinaggio (Unimpresa – Confintesa)», cod. Cnel I14G; 12) Ccnl «Autotrasporto, Spedizione Merci, Logistica e Facchinaggio (Unimpresa – Confintesa)», cod. Cnel I14D; 13) Ccnl «Autotrasporto, Spedizione Merci, Logistica Ed Affini (Unsic-Unsicoop-Pmia-Ugl)», cod. Cnel I149; 14) Ccnl «Distribuzione Merci, Logistica e Servizi Privati», cod. Cnel I170; 15) Ccnl «Distribuzione Merci, Logistica e Servizi verso la P.A. e il cittadino», cod. Cnel I14L; 16) Ccnl «Logistica e Trasporti (Uai)», cod. Cnel I14M; 17) Ccnl «Logistica, Trasporti Merci e Spedizione» (Federdat)», cod. Cnel I14B; 18) Ccnl «Logistica, Trasporto Merci e Spedizione», cod. Cnel I100; 19) Ccnl «Logistica, Trasporto Merci e Spedizione (Cnl)», cod. Cnel I14P; 20) Ccnl «Logistica, Trasporto Merci e Spedizione (Federterziario)», cod. Cnel I14N; 21) Ccnl «Logistica, Trasporto Merci e Spedizione (Unilavoro Pmi)», cod. Cnel I14H; 22) Ccnl «Spedizione, Autotrasporto Merci e Logistica (Esarco)», cod. Cnel I160; 23) Ccnl «Trasporti e Logistica», cod. Cnel I156; 24) Ccnl «Trasporti e Logistica (Ateca)», cod. Cnel I157; 25) Ccnl «Trasporti e Logistica (Italpmi)», cod. Cnel I159; 26) Ccnl «Trasporti, Logistica e Spedizione (Conapi)», cod. Cnel I14S; 27) Ccnl «Trasporti, Spedizione Merci, Logistica (Fdp Italia-Unione)», cod. Cnel I158; 28) Ccnl «Trasporto e Logistica», cod. Cnel I155; 29) Ccnl «Trasporto Spedizioni e Logistica: Cooperative», cod. Cnel I150; 30) Ccnl «Trasporto, Spedizioni, Logistica e Attività Affini (For Italy – Famar)», cod. Cnel I138; 31) Ccnl «Commercio, Terziario, Servizi, Trasporti e Logistica, Artigianato (Nord Industriale – Fal)», cod. Cnel V714; 32) Ccnl «Intersectoriale Logistica e Trasporti e Pmi Artigiane», cod. Cnel V730; 33) Ccnl «Multiservizi, Commercio, Terziario, Servizi, Trasporti e Logistica, Artigianato», cod. Cnel V715; 34) Ccnl «Multiservizi, Pulizie, Logistica, Trasporti e Spedizioni, Commercio, Terziario, Servizi, Turismo e Pubblici Esercizi», cod. Cnel V716; 35) Ccnl «Multiservizi Pulizia e Logistica: Cooperative», cod. Cnel K572.

³⁶ L'art. 14, d.lgs. 14 settembre 2015, n. 151, disciplina un obbligo indiretto di deposito telematico dei contratti aziendali e territoriali, necessario per la fruizione dei benefici contributivi e fiscali derivanti dalla stipula dei contratti stessi, ma a differenza dei contratti nazionali al deposito non segue la pubblicazione: la norma prevede soltanto che essi saranno messi a disposizione «delle altre amministrazioni ed enti pubblici interessati». Sfugge la ragione per la quale il Cnel, rientrante senza dubbio tra gli «enti pubblici interessati», non abbia provveduto a integrare l'Archivio con una sezione ben articolata e più fruibile rispetto a quella attualmente presente sul sito istituzionale.

³⁷ Si tratta di uno dei casi in cui i comportamenti datoriali non sono strettamente «illeciti», sebbene «ritenibili inopportuni, scorretti, gravi» (così Lassandari 2018, 57).

³⁸ La notizia, rimbalsata su diversi media, ha riguardato la protesta dei lavoratori addetti al trasporto e al montaggio dei mobili venduti dalla catena «Mondo Convenienza», i quali lo scorso settembre lamentavano l'applicazione del Ccnl «Imprese cooperative di multiservizi pulizia e logistica» (il riferimento, sia pur con un nome diverso, è al Ccnl K572) piuttosto che il più diffuso – nonché vantaggioso – Ccnl I100). Alcune sigle sindacali hanno evidenziato come l'applicazione del primo comporta un ventaglio di retribuzioni orarie che spaziano tra 6,80 e 7,50 euro, contro la forbice più generosa del secondo, nel quale si spazia da 8,80 a 10,65 euro.

subappalto e subfornitura con microimprese e cooperative spurie, che a loro volta applicano Ccnl differenti, la cui esistenza stessa è finalizzata unicamente a elidere quanto più possibile i margini di responsabilità nei confronti dei lavoratori³⁹; la terza, infine, dettata dalla possibilità di utilizzare un qualsiasi altro contratto collettivo riferibile a uno dei codici ATECO delle attività ricondotte nell'ampio settore della logistica⁴⁰, come detto ancor privo di una definizione puntuale⁴¹. A quanto è dato evincere dai prodotti negoziali la contrattazione collettiva (e quindi le parti sociali) ha abdicato alla pur auspicabile *actio finium regundorum*⁴²: la maggior parte dei Ccnl analizzati contiene un richiamo ad autotrasporto, spedizione merci, logistica, facchinaggio e simili, oppure alle tipologie di strutture nelle quali l'attività viene svolta⁴³. Tra tutti, il Ccnl I14S si caratterizza per

³⁹ Questa configurazione a ben vedere richiama la riflessione di R. Del Punta in merito al rapporto tra «regole del lavoro» e «regole che operano dentro l'impresa», nel senso che «l'organizzazione stessa [...] è fonte di regole, o comunque di prassi» che incidono «sulla materialità della gestione del lavoro nell'impresa» sicché «quella della conformazione piena delle organizzazioni del lavoro alle regole giuridiche è da sempre, in altre parole, una pia illusione, giacché, anche quando si svolgono nel rispetto della cornice delimitata da tali regole, le organizzazioni tendono sempre a ricercare propri spazi di sfogo e dunque anche di regolazione intesa in senso lato» (Del Punta 2011, 115), che inevitabilmente finiscono per sfociare nell'azione delle parti sociali nella regolamentazione, da intendere invece in senso stretto, delle peculiarità del rapporto calato nella realtà dell'impresa (contratto collettivo aziendale) o del settore (contratto collettivo nazionale) e finanche per fronteggiare specifiche esigenze (prossimità), purtroppo non sempre in modo virtuoso.

⁴⁰ Infatti «l'insieme delle imprese sopra indicato non esaurisce l'universo degli operatori del comparto, poiché fa riferimento solo a quelle interne al perimetro «trasporti e logistica» in senso stretto. Il cosiddetto ecosistema dei trasporti e della logistica è molto più ampio, facendone parte realtà quali: i gestori dei terminal ferroviari, degli interporti, dei porti, dei sedimi aeroportuali, i consolidatori marittimi, gli operatori ferroviari del trasporto combinato strada-rottaia ed altri ancora, i cui rapporti di lavoro sono disciplinati da altri contratti collettivi» (Bologna, Curi 2019, 131).

⁴¹ Inoltre, si registra «concorrenza» tra contratti collettivi sottoscritti da federazioni appartenenti alla stessa confederazione, per cui «accade così per esempio che talune imprese decidano di interrompere l'applicazione del contratto collettivo della logistica, sottoscritto dalla Filt (per considerare la Cgil), transitando al contratto collettivo multiservizi, siglato invece dalla Filcams (sempre in ambito Cgil)» (Lassandari 2018, 62). Sul tema si veda anche Bonardi 2018.

⁴² Il Ccnl I14L, ad esempio, trasla il problema sull'oggetto della prestazione e, più in particolare, sulla «definizione di pacco postale»: «le parti riconducono alla definizione di pacco postale tutti quei pacchi rientranti nella disciplina dei servizi postali di cui al d.lgs. 22/1999 n. 261 ed al regolamento UE 2018/644 del 18 aprile 2018 ma definiscono come tali anche beni e merci confezionati e non necessariamente impacchettati dal mittente, destinati soprattutto al trasporto urbano. Questa estensione interpretativa è infatti alla base del presente Ccnl perché consente di tutelare e di estendere le opportune tutele ad ogni figura professionale, tradizionale o emergente, espressione di ogni settore riconducibile al mercato postale, del trasporto e della logistica in generale» (p. 3).

⁴³ V., ad es., il Ccnl I14F, che individua il proprio campo di applicazione nelle «aziende che svolgono, anche per conto terzi, funzioni sostanziali, principali o collaterali nel settore Autotrasporto, Spedizione merci, logistica e facchinaggio, anche integrati con attività di supporto alla produzione, operanti anche singolarmente o all'interno di strutture logisti-

un inquadramento incidentale della «tradizionale filiera dei servizi logistici (magazzinaggio, trasporto e consegna)»⁴⁴, ma tale indicazione non ha natura definitoria, ponendosi in un più ampio contesto descrittivo dei mutamenti (in senso espansivo) del settore grazie all'e-Commerce. Nel Ccnl I148, al netto della constatazione che le nuove attività introdotte con l'e-Commerce rappresentano «fonte di enormi potenzialità occupazionali»⁴⁵, la «parte speciale, sezione seconda, Ccnl Logistica» non presenta alcun elemento che consenta di definire la «logistica», con l'effetto che la stessa potrebbe anzi collocarsi in attività altre rispetto al trasporto e alla spedizione⁴⁶. Altri contratti, invece, contengono solo degli elenchi esemplificativi⁴⁷. A onore del vero, i numerosi contratti collettivi applicabili al settore presentano notevoli punti di sovrapposizione (anzi talvolta sono pressoché uguali) nonostante siano sottoscritti da rappresentanze sindacali differenti. Vi sono sicuramente degli elementi identitari dovuti alla comunanza tipologica delle attività svolte, ma le somiglianze si spingono oltre e rendono così più evidenti le sporadiche «fughe in avanti» o le scelte innovative. Un tratto senz'altro comune alla maggior parte dei Ccnl più applicati è la presa d'atto del-

che, centri distributivi alimentari e non, strutture/infrastrutture aeroportuali, portuali, auto-portuali, ferroviarie ed in tutte le strutture richiedenti sia private che pubbliche» (p. 6). Lo stesso schema si ripete in tutti i Ccnl sottoscritti da Conapi, ma è mutuato anche in altri Ccnl (come quello I14Q, concluso tra Fmpi, Ulssa e Flia).

⁴⁴ Ccnl I14S,5.

⁴⁵ Ccnl I148,9. In senso analogo, si veda anche il Ccnl I158,5.

⁴⁶ Tra le molteplici attività che sono indicate in premessa (v.8), la logistica sembra ricompresa nel più generale ambito del «trasporto di merci» costituendone mera qualificazione funzionale. Eppure, nella stessa pagina tra i «tradizionali servizi logistici» vengono annoverati il magazzinaggio, il trasporto e la consegna, con espansione del settore anche alle fasi di presa dell'ordine, incasso del corrispettivo ed erogazione dei servizi post-vendita.

⁴⁷ V., ad es., il Ccnl I149, in base al quale «a titolo indicativo da considerarsi, in ogni caso, non esaustivo e da intendersi quale riferimento per analogia, le figure professionali a cui si applica il presente Ccnl sono, tra le altre: conducenti di autotreni o autoarticolati; gruisti; spedizionieri e in genere tutto il personale addetto alle spedizioni; conducenti di natanti azionati da propulsione meccanica; conducenti di motobarche; responsabili di filiale, agenzie, docks e silos; personale aeroportuale impiegato nelle attività di import-export e distribuzione; magazzinieri; personale addetto ai terminal; traduttori e interpreti; impiegati amministrativi e contabili; tecnici specialistici in elettronica, elettrotecnica, meccanica, impiantistica; personale operante su videoterminali; commessi; pulizie e confezionamento; personale addetto alle pratiche doganali; macchinisti, trattoristi, carrellisti». La stessa operazione nel Ccnl I14L porta ad un elenco differente, che riconduce al settore «postale, del trasporto e della logistica in generale» i «servizi di: ritiro, consegna, trasporto, gestione e immagazzinamento e deposito (merci, prodotti, pacchi, alimentari, cibo, posta); asporto e fattorinaggio; ritiro e trasporto tra strutture di operatori postali; distribuzione e recapito dei servizi e delle merci; volantinaggio, consegna di cataloghi pubblicitari e distribuzione giornali; servizi basati sulla logistica, ritenuti di interesse per la PA ed i cittadini; servizi affini, complementari connessi e servizi accessori» (p. 2). Anche i Ccnl I14B e I100 predispongono un elenco discretamente dettagliato e aggiornato (v. l'art. 1 del primo, e la descrizione del secondo, sostanzialmente sovrapponibili), nel quale spicca per singolarità l'estensione dell'applicabilità del Ccnl stesso anche alle «aziende produttrici di energia refrigerante».

la necessità di un'attenzione specifica di tipo «dinamico» piuttosto che «statico», dovuta alla rapida evoluzione del settore. Il Ccnl I14A, per esempio, si apre con una constatazione⁴⁸ sulla necessità di tutelare le «specifiche esigenze di una categoria ad elevato rischio di sopravvivenza ed, in particolare, dell'esigenza di garantire la tutela dei lavoratori e soci lavoratori dipendenti, in attuazione di meccanismi a garanzia della effettività della retribuzione e della obbligatorietà dell'integrale applicazione della normativa contrattuale»⁴⁹, alla quale fa seguito una vera e propria dichiarazione di intenti relativa alla volontà di salvaguardare l'applicazione di tutte le clausole negoziali nel rispetto dei rapporti tra legge, contratto nazionale e contratto aziendale ispirandosi «ai principi di sussidiarietà, al federalismo, alla solidarietà, alla flessibilità, nel rispetto dell'obiettivo primario di favorire la massima occupazione»⁵⁰. Posizioni sicuramente ambiziose⁵¹, specialmente se si considera che, al di là delle classiche disposizioni su bilateralità e contratti flessibili, in questo Ccnl non si rinviene nessuna norma specifica atta a contenere o regolare il ricorso ad appalti, subappalti e subforniture e, più in generale, l'esternalizzazione dei servizi offerti dall'impresa.

Per fronteggiare le fattispecie interpositorie fraudolente, invece, con l'art. 40 del Ccnl I148, rubricato «Appalto di lavoro di logistica, facchinaggio/movimentazione merci» le parti limitano la libertà di scelta negli appalti dei servizi di logistica, facchinaggio e movimentazione delle merci alle sole cooperative «iscritte nel registro imprese di facchinaggio istituito presso le Camere di commercio ed in regola con l'istituto della revisione previsto dal D.M. delle attività produttive del 6 dicembre 2004, o che dimostrino di aver formulato formale richiesta scritta al Ministero dello sviluppo economico»⁵²; inoltre, tali appalti possono essere affidati solo a imprese che applicano il contratto medesimo (dovendosi pertanto adeguare in tal senso qualora intenzionate a ottenere la

⁴⁸ In senso analogo, si veda anche i Ccnl I101 e I147.

⁴⁹ Ccnl I14A.

⁵⁰ Ccnl I14A. Così anche il Ccnl I14L. Le disposizioni che evidenziano il ruolo della contrattazione di secondo livello sono invero abbastanza diffuse (si veda, ad es., la premessa alla Parte I del Ccnl I14N; l'art. 4 del Ccnl I146; l'art. 1, Ccnl I14F – ma si veda anche la premessa – e l'art. 1, Ccnl I14E, e relativa premessa; cfr. l'articolato sistema negoziale – specialmente in tema di *welfare* e premi di produzione – disciplinato nel Titolo III «Secondo livello di contrattazione» del Ccnl I158). Una norma-incentivo in tal senso è prevista dagli artt. 14 dei Ccnl V714, V715 e V716, che disciplinano l'indennità spettante ai lavoratori in caso di mancata previsione di trattamenti economici collettivi eccedenti rispetto a quelli indicati nelle tabelle del Ccnl stesso, stimolando di fatto il ricorso alla contrattazione aziendale soprattutto per sterilizzare tale automatismo.

⁵¹ Una posizione analoga si rinviene nel Ccnl I14C, che si autoproclama «un solido baluardo contro la crisi produttiva, il lavoro sommerso e la stagnazione economica» anche per l'impegno assunto dalle parti firmatarie di «esercitare una funzione di controllo sempre vigile volta a denunciare eventuali fattispecie caratterizzate dal lavoro sommerso». Con toni meno enfatici, ma col perseguimento delle medesime finalità, anche le parti firmatarie dei Ccnl I146, I14E, I14F, I14Q, I145 (rinnovo sottoscritto il 1° aprile 2021), I14G, I14D, I155 e K572 hanno adottato un approccio simile.

⁵² Ccnl I148.

commessa), con l'ulteriore previsione della «interruzione dei rapporti» con gli appaltatori che dovessero risultare inadempienti nei confronti delle obbligazioni contributive, assicurative, retributive e, più in generale, di carattere economico⁵³ e loro sostituzione con «altre imprese appaltatrici che offrano garanzie di pieno rispetto dei diritti contrattuali e di legge dei lavoratori»⁵⁴. Il successivo art. 40-*bis* contiene inoltre una clausola sociale espressa⁵⁵, sia pur costruita come diritto di precedenza attivabile solo in caso di nuove assunzioni dettate da «obiettive necessità operative e produttive dell'impresa subentrante»⁵⁶. In modo analogo⁵⁷, il Ccnl I100 tenta con l'art. 42⁵⁸ di contrastare i «fenomeni di illegalità diffusi nelle attività di logistica, facchinaggio e movimentazione merci» vietando espressamente la facoltà di subappaltare le attività⁵⁹, neppure ad altre imprese che applicano il medesimo Ccnl. Le limitazioni delle imprese che possono essere affidatarie delle attività esternalizzate sono sostanzialmente sovrapponibili a quelle previste dal Ccnl I148 (obbligo di applicazione del Ccnl, regolarità nella corresponsione dei trattamenti economici diretti e indiretti), con l'aggiunta della possibilità, prevista a favore dell'appaltante, di verificare le concrete modalità di svolgimento delle attività lavorative, e del rafforzamento degli indici di affidabilità: oltre all'iscrizione negli appositi Albi e Registri, gli affidatari dovranno dimostrare di «possedere capacità ed esperienze tecnico professionali, organizzative (disporre di propri mezzi ed idonee, adeguate attrezzature), nonché adeguata solidità finanziaria ed economica, anche relativamente agli aspetti fiscali e contributivi, risultante da certificazione semestrale di *rating* rilasciata da società specializzata nonché dal DURC semestrale»⁶⁰. Si tratta di un'applicazione diretta «delle tutele aggiuntive o integrative alla disciplina legale» che, «in quanto valutabili come clausole contrattuali migliorative, non pongono problemi di compatibilità con l'attuale dato normati-

⁵³ Pur dovendosi accogliere con una certa perplessità la precisazione che tale inadempimento deve essere finalizzato a «trarne un illecito vantaggio», in luogo di una formulazione più chiaramente riferibile alla situazione di insolvenza incolpevole.

⁵⁴ Ccnl I148.

⁵⁵ Meno incisiva, però, di quella contenuta nell'art. 86, Ccnl I14L, che obbliga l'impresa che subentra ad assumere i lavoratori occupati nell'attività oggetto dell'appalto da almeno otto mesi prima della cessazione.

⁵⁶ Ccnl I14L.

⁵⁷ La disposizione è mutuata anche dagli artt. 69-70, Ccnl I14H; artt. 59-60, Ccnl I157; artt. 107-108 Ccnl I159; artt. 42 e 42.1 Ccnl V730; artt. 42 e 42 *bis*, Ccnl I160; artt. 58-59 Ccnl I156; in argomento si veda Bologna, Curi 2019, 146.

⁵⁸ Rubricato «Appalto di lavori di logistica, facchinaggio, movimentazione – cambi di appalto – clausola sociale». Altri Ccnl prevedono, invece, un approccio più blando che si traduce in una valutazione caso per caso (v., ad es., l'art. 46, Ccnl I150 e gli artt. 53 e 54, Ccnl I138).

⁵⁹ La disposizione precisa che «l'assegnazione di un appalto da parte di un Consorzio ad impresa associata non costituisce subappalto» (Ccnl I100,51).

⁶⁰ Ccnl I100. Stessa struttura e stessi requisiti sono ripresi dagli artt. 196-197, Ccnl I158, contenuti nello specifico Titolo XI «Contratto di appalto dei servizi di logistica, facchinaggio e/o movimentazione merci».

vo, pur se non può escludersi che, disancorate dall'abrogata deroga, restino di fatto disapplicare»⁶¹.

Altri contratti non sono altrettanto incisivi nel prendere posizione sul contrasto ai fenomeni di interposizione fittizia, come ad esempio per il Ccnl I146, che dedica un intero titolo, il tredicesimo, all'impiego di manodopera negli appalti e subappalti, pur se lo stesso si compone di due brevi articoli⁶² nei quali «le parti si impegnano ad operarsi per il pieno rispetto della disciplina dei lavori di logistica – facchinaggio – movimentazione merci» verificando «l'idoneità dei soggetti economici appaltatori interessati da eventuale terziarizzazione» e comunicando alle R.S.A. le informazioni su contratti di lavoro applicati nonché su appalti, subappalti, cambi di appalto e affidamenti infra-consortili. Un dato a sostegno delle contestazioni in merito all'applicazione dei contratti «Multiservizi tra i quali si ricomprendono i servizi di logistica» in luogo dei contratti «della Logistica» può evincersi dalla circostanza che, effettivamente, nessuno tra i Ccnl V714, V715, V716 e K572 (tutti classificabili come «Multiservizi») contiene riferimenti alle problematiche relative all'utilizzo fraudolento delle forme di interposizione, né clausole limitative degli appalti. Non si tratta, in realtà, di un rilievo dirimente, in quanto non tutti i Ccnl «della Logistica» analizzati prevedono tale tipo di limitazione, ma è indicativo che tra i Ccnl «Multiservizi» non ve ne sia neppure uno che la prenda in considerazione, nonostante che tale settore composito – anche (e forse soprattutto) al di là delle attività di logistica – presenti le medesime problematiche relative al ricorso a intermediari fittizi.

È con il Ccnl I170 che le parti sociali dimostrano di aver piena contezza del problema delle «lavorazioni per conto terzi» ma non la necessaria padronanza degli strumenti per risolverlo. L'appendice denominata «Lavorazioni per conto terzi e responsabilità solidale negli appalti e nella sub-fornitura Area Distribuzione delle Merci, della Logistica e dei Servizi privati», infatti, etichettando i rapporti conto terzi come «problema ancora aperto»⁶³, afferma che «occorre offrire una maggior tutela alla forza lavoro e alle imprese che operano per conto terzi e in sub-fornitura». La vigilanza sul rispetto della legge e del contratto collettivo è demandata all'impresa committente – che, precisa il contratto, «resta comunque «obbligata in solido (anche) con il sub-fornitore relativamente ai crediti lavorativi, contri-

⁶¹ Grieco 2017, 150-51. L'abrogazione alla quale fa riferimento l'A. è quella della «originaria previsione dell'art. 29» che rispetto al regime della responsabilità solidale faceva «salve le diverse previsioni dei contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati da associazioni comparativamente più rappresentative» (Tagliente 2018, 590) sul piano nazionale, che potevano sostituire tale regime di tutela con un meccanismo differente. Tale «possibilità di deroga al regime legale abrogata dall'art. 1, comma 911, l. n. 296 del 2006», è stata ripristinata con l'art. 4, comma 31, l. n. 92 del 2012 e nuovamente soppressa dall'art. 2, comma 1, lett. a) e b), D.L. 17 marzo 2017, n. 25, conv. in L. 20 aprile 2017, n. 49.

⁶² Ccnl I146.

⁶³ L'individuazione del nocciolo del problema nell'esigenza di «scongiurare il sorgere della responsabilità solidale laddove si dovesse ricadere nella fattispecie del contratto di appalto» sembrerebbe frutto di una grave imprecisione piuttosto che di una scelta antitetica con il resto dell'appendice: è la responsabilità solidale a conferire una maggior tutela al lavoratore «conto terzi».

butivi e assicurativi dei dipendenti di questi»⁶⁴ – il cui impegno a «evitare che la procedura di esternalizzazione di fasi della produzione venga utilizzata quale ricetta per risparmiare sul costo del lavoro» si traduce nel compito di verificare che i soggetti a vario titolo coinvolti siano in regola con la normativa vigente e con gli obblighi contrattuali assunti nei confronti dei lavoratori. La disposizione, che rappresenta senz'altro un (primo, timido) passo in avanti, risulta però incompleta ed eccessivamente generica («adottare ogni iniziativa utile e finalizzata ad una corretta applicazione del contratto collettivo nazionale e delle leggi sul lavoro»). Nondimeno, anche l'affidamento agli Enti bilaterali della supervisione sulla regolarità dei contratti di appalto, come accade nei Ccnl I14M⁶⁵ e I14P⁶⁶, non è sempre indice di un corretto inquadramento del problema, in quanto l'attenzione posta dalle parti sociali all'individuazione delle fattispecie di interposizione fraudolenta, pur rimarchevole, si esaurisce nella certificazione facoltativa del contratto di appalto (lasciando quindi nella disponibilità delle imprese la scelta dell'inquadramento negoziale del rapporto giuridico intercorrente tra le stesse).

Sulla capacità qualificatoria e regolatoria della logistica pesa il dato della «scarsa o inesistente sindacalizzazione» (Bologna, Curi 2019, 135) di tutte quelle attività che, sfuggendo al regime degli appalti, restano assoggettate a quello dei trasporti – ove ne ricorrano i presupposti – eludendo sia il meccanismo della responsabilità solidale proprio del primo sia le clausole negoziali di selezione e supervisione degli appaltatori (non sempre) contenute nei contratti collettivi. A ciò si aggiunge l'ulteriore dato, sia pure meramente eventuale ma, quando presente, di portata dirompente, della scelta delle parti sociali di derogare il regime della solidarietà negli appalti attraverso le «specifiche intese» di cui all'art. 8, d.l. n. 138/2011⁶⁷. Il contratto di prossimità, infatti, è finalizzato («funzionalizzato»⁶⁸) a disciplinare in modo specifico le esigenze di una determinata realtà produttiva⁶⁹, tra le quali anche la disciplina degli appalti⁷⁰.

⁶⁴ Ccnl I170, ma la citazione virgolettata è tratta da Corte cost., 6 dicembre 2017, n. 254.

⁶⁵ Si veda l'art. 12,13, ai sensi del quale «a domanda delle Parti interessate, la Commissione procederà alla Certificazione dell'Appalto, sia in sede di stipulazione che d'attuazione, anche ai fini della distinzione tra somministrazione e appalto, individuando le concrete condizioni d'esclusione d'interposizione illecita e di configurazione di appalto genuino». La «Commissione» alla quale fa riferimento la norma è la Commissione Nazionale di Certificazione degli Appalti, costituita in seno alla Commissione Bilaterale di Garanzia, Interpretazione, Certificazione e Conciliazione dell'ente bilaterale «ENBIUC».

⁶⁶ Si veda l'art. 72, che stabilisce la costituzione di «apposite Commissioni di Certificazione» presso l'ente bilaterale «EPABIC».

⁶⁷ In uno dei primi commenti alla norma, Riccardo Del Punta affermava di essere in presenza «di un meccanismo normativo che per la prima volta prova a stabilizzare, limitatamente all'ambito aziendale, la tenuta della contrattazione» [Del Punta 2012, 42].

⁶⁸ Grieco 2017, 154. Così, in termini di «vincoli funzionali», Garofalo 2017, 138.

⁶⁹ «Si tratta dei vincoli «di scopo» delle intese derogatorie» (Passalacqua 2016, 295); vedi anche Garilli 2012, spec. 4 sgg.

⁷⁰ In tal senso, Grieco 2017, 155, ma anche nota n. 33, ove si fa salva «la garanzia disposta dall'art. 1676 c.c., in quanto norma che disciplina una azione diretta e non una obbligazione solidale.

Per condurre un'analisi di questo genere occorrerebbe, però, avere dati che le parti sociali non sono disposte a divulgare, sovente omettendo l'utilizzo della espressione «contratti di prossimità». Stante la possibilità che la contrattazione in deroga possa incidere sul regime della responsabilità solidale in quanto la soppressione del primo capoverso dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n.276/2003, ha fugato i dubbi che erano emersi in dottrina a seguito dell'abrogazione della facoltà derogatoria concessa alla contrattazione collettiva, permangono le perplessità relative all'aver voluto eliminare una norma che rimandava alla contrattazione collettiva nazionale lasciando però in vita la medesima possibilità per la contrattazione di prossimità. Al di là di ogni possibile incertezza, comunque, questa facoltà di deroga sembrerebbe non essere «mai decollata»⁷¹.

6. Conclusioni

All'esito dell'analisi sin qui condotta, è possibile formulare alcune osservazioni conclusive sull'applicabilità dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 1677-*bis* c.c., estese anche al regime di responsabilità solidale previsto per il contratto di trasporto. Il punto di partenza, ovviamente, è quello della prevalenza «della responsabilità solidale (regola)» rispetto alla «esclusione della stessa (eccezione)»⁷². Non c'è dubbio che «deve essere salutata con favore la regolamentazione del contratto di logistica da parte dell'art. 1677-*bis* cod. civ.», in quanto le esternalizzazioni hanno un'«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»⁷³, non soltanto per «carezza di protezione normativa, [...] bensì anche per ragioni oggettive legate alla debolezza strutturale dell'indotto», poiché «è certamente più facile per un'impresa non rinnovare un contratto di appalto oppure ridurre le commesse ad un subfornitore, che licenziare i propri lavoratori interni»⁷⁴.

⁷¹ Garofalo 2017, 138. Ciò in controtendenza con l'auspicio di Riccardo Del Punta al «massimo sforzo collettivo» per un utilizzo virtuoso dell'istituto scongiurando una sua lettura in contrasto con il dettato costituzionale (Del Punta 2012, 42, 46-49).

⁷² D. Garofalo, *Lavoro, impresa e trasformazioni organizzative*, cit.67.

⁷³ Bozza, Monterossi 2022, 500. Il problema è spiegato efficacemente da Bologna, Curi 2019, 135. Sottolineando l'importanza dell'approfondimento delle tematiche lavoristiche relative al settore logistico in virtù della indiscussa eco del fenomeno, specie alla luce della «forte curiosità che ha sollevato, anche presso i giuslavoristi, un fenomeno molto più circoscritto come quello dei *rider*» (Bologna, Curi 2019, 126), gli A. rilevano che «di fronte alla scelta di puntare con decisione sull'innovazione, tenendo insieme in modo nuovo produzione, logistica, reti distributive, o di seguire la consolidata strategia della competizione sui costi, molta parte delle aziende manifatturiere italiane ha scelto questa seconda opzione, con effetti negativi anche sul lavoro» (Bologna, Curi 2019, 129).

⁷⁴ «Sarà poi l'appaltatore o il sub-fornitore, a dover licenziare» afferma Del Punta 2004, 219.

Sebbene «la coincidenza fra la titolarità del rapporto e l'effettivo utilizzatore della prestazione lavorativa» è un dogma ormai superato da oltre un ventennio, anche in virtù della comprovata prevalenza di quelle posizioni dottrinali che la consideravano, già alla vigilia dell'emanazione del d.lgs. 276/2003, «poco più di un reperto preistorico» (Del Punta 2008, 131), è nei labili confini del decentramento produttivo che si annida il rischio di utilizzo fraudolento dei tipi negoziali che consentono l'esternalizzazione del lavoro: in questo scenario, è proprio «il divieto di interposizione, tante volte ritenuto un pezzo da museo» che, a fronte della proliferazione delle tipologie negoziali sia commerciali sia lavoristiche, «continua a stupire per la sua longevità e capacità di adattamento»⁷⁵.

Il raggruppamento delle attività di logistica all'interno di un'unica norma con l'evidente scopo di individuarne la disciplina applicabile ha generato il dibattito relativo all'isolamento della fase di trasporto rispetto agli altri negozi che compongono il servizio, ai quali si applica l'appalto e, di conseguenza, il relativo regime di responsabilità solidale per i crediti dei lavoratori e degli enti previdenziali.

Se, però, la predisposizione di un regime di responsabilità solidale nelle forme di lavoro esternalizzato è funzionale alla tutela della parte contrattualmente più debole, tale forma di responsabilità patrimoniale andrebbe estesa a tutti i casi di dissociazione tra i due soggetti legati, a vario titolo – l'esistenza del contratto di lavoro per uno, la fruizione della prestazione per l'altro – al lavoratore, prescindendo dal tipo contrattuale commerciale scelto per regolare i rapporti tra le parti. La neutralità del contratto prescelto trova conferma in tutte quelle tutele che, nello specifico caso dei crediti, sono assistiti da particolari garanzie volte a riequilibrare la posizione di disparità contrattuale (vedasi il regime della prescrizione) ovvero a salvaguardare l'importanza che le spettanze rivestono per il lavoratore-creditore (è il caso del privilegio). Con riferimento, invece, alla figura del committente che beneficia della prestazione resa dal lavoratore assunto da altro soggetto, la responsabilità solidale per le obbligazioni contratte dall'appaltatore trova la propria *ratio* nella responsabi-

⁷⁵ Del Punta 2001, 79. Secondo R. Del Punta (*La fornitura di lavoro temporaneo*, cit.205), anche dopo l'abrogazione della legge n. 1369/1960, il divieto di interposizione non poteva dirsi realmente caduto e le leggi successive alla detta abrogazione, consentendo un ricorso condizionato all'interposizione, hanno confermato la generalità del divieto: «il principio di imputazione dei rapporti di lavoro sostanzialmente subordinati al datore che effettivamente utilizza le prestazioni di lavoro è sempre stato considerato, a ragione, un principio cardine del sistema. Ad esso si è affiancato, dopo l'emanazione della legge 24 giugno 1997, n. 196, l'altro (e speculare) principio per cui un imprenditore privato (ma anche un'amministrazione pubblica) non può lecitamente fornire o «somministrare» manodopera ad un terzo, a meno che non si tratti di un'impresa espressamente autorizzata a svolgere attività di fornitura/somministrazione, ed iscritta al relativo albo gestito dal Ministero del lavoro. Ebbene, è da ritenere, a giudizio di chi scrive e della maggioranza dei commentatori, che il divieto di interposizione sia tuttora pienamente operante nell'ordinamento, in quanto la normativa del 1960, in sé abrogata, è stata sostituita da altre norme che, pur nella loro parziale diversità di contenuto, conducono ad una conclusione analoga in punto di esistenza del divieto» (Del Punta 1953).

lizzazione del committente stesso che «diventa, così, portatore dell'interesse di interagire con contraenti seri contribuendo, da un punto di vista macroeconomico, alla creazione di un mercato concorrenziale virtuoso che tenda ad escludere gli imprenditori che fondano la loro competitività sull'abusivo abbattimento del costo del lavoro» (Brignardello 2003). Di talché, laddove la scelta ricada su appaltatori che non si attengono al detto modello, anche il committente sarà chiamato a rispondere delle conseguenze che la negazione di tutele produce per i lavoratori, nell'implicito quanto ovvio presupposto per cui *cuius commoda et eius incommoda*.

Guardando alla formulazione dell'art. 83-bis, comma 4 *ter*, d.l. 25 giugno 2008, n. 112, la garanzia di «affidamento del trasporto» è limitata alla regolarità della posizione del vettore rispetto agli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi. L'abbassamento della tutela lavoristica è evidente, poiché si presta a pratiche fraudolente in grado di neutralizzare il rischio di pretese creditorie a fronte di adempimenti che nulla dicono sul merito creditizio dell'impresa, quali l'utilizzo di «start up in appalto e subappalto, con un DURC immacolato ma pronte a fallire alla bisogna»⁷⁶. Oltre all'inidoneità della norma in questione a disciplinare compiutamente il fenomeno della logistica⁷⁷, quindi, si ravvisa un problema di incompatibilità della stessa con le istanze di protezione del credito del lavoratore e degli enti previdenziali, che, secondo alcuni, potrebbe sfociare nell'incostituzionalità⁷⁸. Ed infatti, alla luce dell'analisi condotta, si potrebbe ragionevolmente affermare che, se la *ratio* dell'estensione della norma in materia di responsabilità solidale negli appalti a tutte le forme di lavoro esternalizzato è quella di tutelare il lavoratore, essa dovrebbe trovare applicazione non solo quando il trasporto è parte di una più complessa operazione – quella di logisti-

⁷⁶ Bonardi 2022, 6, che riprende la denuncia di Collettivo Gigaworkers, *La manina, la frode e il dispotismo*, in <https://effimera.org/la-manina-la-frode-e-il-dispotismo-di-collettivo-gigaworker/> (n. 14).

⁷⁷ Oltre a non trovare applicazione per i lavoratori autonomi, l'art. 83-bis limita la responsabilità solidale al solo trasporto su strada mediante autoveicoli. «Di conseguenza, laddove le prestazioni di cui all'art. 1677-bis venissero svolte per mezzo di un asse di smistamento differente (ad es. marittimo, ferroviario, aereo), oppure nella forma del trasporto multimodale, non vi sarebbe nemmeno spazio per la tutela settoriale: in questi casi tornerebbe ad operare la disciplina generale della responsabilità civile, con l'imputazione dei debiti retributivi, contributivi e assicurativi al solo titolare del contratto di lavoro». Senza contare che, sul piano strettamente pratico, la teoria «che postula la convivenza di due diversi regimi di solidarietà del committente a fronte della stipulazione di un unico contratto di logistica [...] non persuade»: sia in quanto «essa non risolve il problema della disciplina applicabile ai dipendenti utilizzati nel servizio strumentale al trasporto, che non sono menzionati nella disposizione» e sia perché «occorre considerare che i lavoratori della logistica ruotano continuamente su più servizi e mansioni, che di regola si cumulano». Riccobono 2023, 370.

⁷⁸ Ciò «perché dà vita ad un «diritto non uguale». La prestazione dei dipendenti del vettore produce [...] nella sfera giuridica del committente la stessa utilità che l'attività dei lavoratori dell'appaltatore realizza in quella dell'appaltante». È quindi evidente il contrasto con l'art. 3 Cost. si veda in questo senso Villa 2022, 15.

ca – ma dovrebbe estendersi a ogni tipologia di trasporto, anche a quello isolato da altre prestazioni⁷⁹.

Insomma e per concludere non è possibile allo stato affermare che la novella codicistica per la sua formulazione compromissoria sia in grado di risolvere il pressante problema della tutela dei lavoratori impiegati in questo importante settore della nostra economia, salvo che – soluzione alla quale si è favorevoli – non venga eliminata la norma speciale adottata per il settore del trasporto, che appare ormai decontestualizzata, e quindi superata, rispetto all'evoluzione in senso ampliativo della tecnica rimediale della responsabilità solidale.

Qualunque sia la soluzione che venga adottata, risuonano quanto mai attuali le parole di Riccardo Del Punta, che proprio a proposito di scomposizione del rapporto di lavoro evidenziava come, ad oggi, l'operato del giurista del lavoro non possa risolversi nella mera esegesi del dato normativo volta a chiarirne il campo di applicazione, ma debba estendersi alla «ricomposizione di un sistema che, dopo anni di interpolazioni e addizioni, ha smarrito la sua coerenza interna» (Del Punta 2001, 75).

Riferimenti bibliografici

- Bianco, L. 1996. "Logistica, informatica e trasporti: definizione e profili generali." In *Logistica informatica e trasporti: Incontro di studio del Dottorato di ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti Ispica-Ragusa 1-5 settembre 1996*, a cura di E. Fanara, 13 sgg. Messina: Ricerche del Centro Universitario di Studi sui Trasporti dell'Università degli Studi di Messina.
- Bologna, S., Curi, S. 2019. "Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare." *Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali* 161, I.
- Bonardi, O. 2018. "Tra governance delle global value chains e frammentazione del tessuto produttivo nazionale: quale regolazione per il lavoro nel settore logistica?" *Rivista giuridica del lavoro* 3: 34 sgg.
- Bonardi, O. 2022. "Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis c.c." *Lavoro Diritti Europa* 3.
- Bozzao, P., Monterossi, L. 2022. "La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs chiaroscuri interpretativi." *Diritti Lavori Mercati* 3.
- Brignardello, M. 2003. "Contratto di logistica." In *Dig. Disc. Priv.*, sez. comm., 262 sgg.
- Calvo, R. 2022. "Il contratto di logistica." *Le Nuove Leggi Civili Commentate* 5.
- Carnevali, U. 2022. "L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677-bis c.c. e il contratto di servizi logistici." *I Contratti* 3: 253 sgg.

⁷⁹ Bonardi 2022, 6, invoca una norma di interpretazione autentica nel senso che, nel caso di trasporto inserito nel più complesso piano della logistica, non possano ritenersi legittime norme tese a escludere o limitare i diritti dei lavoratori addetti agli appalti. *Contra*, Villa 2022, 14, secondo cui l'effetto dell'art. 1677-bis è quello di «ritagliare un campo di applicazione più ampio del passato dell'art. 83 bis, d.l. n. 112/2008, conv. l. n. 133/2008», fermo restando che se «la prestazione concordata tra le parti concerne solo trasporti merci, per quanto predeterminati in modo sistematico e caratterizzati dal pagamento di un corrispettivo unitario, è l'art. 83-bis a doversi applicare e non l'art. 29, comma 2».

- Del Punta, R. 1998. "La «fornitura di lavoro temporaneo» nella l. n. 196/1997." *Rivista Italiana di Diritto del Lavoro* I.
- Del Punta, R. 2001. "La scomposizione del rapporto di lavoro (a proposito del libro di Maria Teresa Carinci, La fornitura di lavoro altrui, in *Commentario al codice civile* diretto da Piero Schlesinger, Milano, Giuffrè, 2000)." *RIDL* III.
- Del Punta, R. 2004. "Statuto dei lavori ed esternalizzazioni." *Diritto delle Relazioni Industriali* 2, XIV.
- Del Punta, R. 2005. "Il «nuovo» divieto di appalto di manodopera." *Diritto e Pratica del Lavoro* 36: 1953 sgg.
- Del Punta, R. 2007. "Divieto di interposizione e responsabilità dell'interposto." *Diritto delle Relazioni Industriali* 2: 503 sgg.
- Del Punta, R. 2008. "Le molte vie del divieto di interposizione nel rapporto di lavoro." *Rivista Italiana di Diritto del Lavoro* I.
- Del Punta, R. 2011. "Modelli organizzativi d'impresa e diritto del lavoro." *Sociologia del diritto* 3.
- Del Punta, R. 2012. "Cronache da una transizione confusa (su art. 8, l. n. 148/2011, e dintorni)." *Lavoro e Diritto* 1.
- Garilli, A. 2012. "L'art. 8 della legge 148/2011 nel sistema delle relazioni industriali." *W.P. C.S.D.L.E. «Massimo D'Antona»*.IT 139.
- Garofalo, D. 2017. "La responsabilità solidale." In *Appalti e lavoro*, vol. II, Disciplina lavoristica, a cura di D. Garofalo, 121 sgg. Torino: Giappichelli.
- Garofalo, D. 2017. "Le fattispecie contermini all'appalto." In *Appalti e lavoro*, vol. II, Disciplina lavoristica, a cura di D. Garofalo, 159 sgg. Torino: Giappichelli.
- Gazzoni, F. 2019. *Obbligazioni e Contratti*. Napoli: ESI.
- Grieco, A. 2017. "Brevi note sull'abrogazione delle disposizioni limitative alla solidarietà negli appalti." In *Appalti e lavoro*, vol. II, Disciplina lavoristica, a cura di D. Garofalo. Torino: Giappichelli.
- Lassandari, A. 2018. "La contrattazione collettiva nella logistica." *Rivista giuridica del lavoro* 3: 54 sgg.
- Passalacqua, P. 2016. "L'equiordinazione tra i livelli della contrattazione quale modello di rinvio legale all'autonomia collettiva ex art. 51 del d.lgs. 81 del 2015." *Diritto del Lavoro e Mercato* 2.
- Riccobono, A. 2023. "Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel «contratto di logistica integrata»." *Il lavoro nella giurisprudenza* 4.
- Silingardi, G. 1996. "Profili giuridici del contratto di servizi di logistica." In *Logistica informatica e trasporti: Incontro di studio del Dottorato di ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti Ispica-Ragusa 1-5 settembre 1996*, a cura di E. Fanara. Messina: Ricerche del Centro Universitario di Studi sui Trasporti dell'Università degli Studi di Messina.
- Tagliente, A. 2018. "L'interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276 del 2003: la responsabilità solidale del committente quale principio generale in tutti i fenomeni di decentramento produttivo?" *Argomenti di diritto del lavoro* 2.
- Villa, E. 2022. "Quando l'«appalto» ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?" *Lavoro Diritti Europa* 3.