

ISSN 1121-8762

Diritto delle Relazioni Industriali

Rivista trimestrale già diretta da
MARCO BIAGI

*La responsabilità solidale
nel settore dei trasporti:
commento alla circolare del
Ministero del lavoro n. 17/2012*

Gabriele Gamberini, Davide Venturi

anticipazione

Pubblicazione Trimestrale - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (convertito in L. 27/02/2004 n° 46) articolo 1, comma 1, DCB (VARESE)


Rivista di
ADAPT-CENTRO STUDI
"MARCO BIAGI"

N. 3/XXII - 2012



GIUFFRÈ EDITORE

1. Appalto

1.1. Circolare del Ministero del lavoro e delle politiche sociali 11 luglio 2012, n. 17 (in  *Boll. Adapt*, 2012, n. 27).

La responsabilità solidale nel settore dei trasporti: commento alla circolare del Ministero del lavoro n. 17/2012

Sommario: 1. La questione dell'applicabilità dei regimi di solidarietà al contratto di trasporto. – 2. La fattispecie del contratto di appalto di servizi di trasporto. – 3. Le altre fattispecie contrattuali nel settore dei trasporti e i regimi di responsabilità solidale. – 4. Nota bibliografica.

1. La circ. Min. lav. n. 17/2012 (in epigrafe) si propone di individuare le tipologie contrattuali maggiormente utilizzate nel settore dei trasporti al fine di attribuire ad ognuna il corretto ambito normativo di riferimento e determinare le fattispecie in cui potrebbe operare la disciplina del contratto di appalto, con i relativi regimi di responsabilità solidale. Nonostante la circolare ministeriale faccia esplicito riferimento solo alla responsabilità solidale *ex* art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, nel caso in cui si ritengano operanti le disposizioni proprie dell'appalto dovranno applicarsi anche i regimi di solidarietà previsti dall'art. 1676 c.c. e dall'art. 35, comma 28, d.l. n. 223/2006.

Le fattispecie analizzate dalla circolare sono sei: contratto di trasporto, appalto di servizi di trasporto, subcontratto di trasporto (c.d. subvezione), spedizione, appalto di servizi e logistica. Lo sforzo classificatorio risulta certamente apprezzabile, anche se rimane comunque particolarmente complicato delineare nitidamente i confini tra le varie forme contrattuali, la cui configurazione non appare affatto univoca in dottrina, giurisprudenza e prassi amministrativa. Il contratto di trasporto (art. 1678 c.c.), a cui viene equiparato il contratto di subvezione – «rapporto che si instaura tra l'impresa esercente l'attività di trasporto di merci su strada [...] ed un terzo al quale è commissionato il trasporto o una tratta del medesimo» (circ. Min. fin. n. 257-E/1997) –, è dotato di autonomia disciplina e pertanto si ritiene, correttamente, che la medesima non debba essere integrata con le norme che regolano l'appalto, non trovando dunque applicazione i regimi di responsabilità solidale. A fronte del timore che gli imprenditori più smaliziati possano utilizzare il contratto di trasporto per celare fattispecie differenti e rimanere comunque esentati dai regimi di responsabilità solidale, la direzione generale per l'attività ispettiva del Ministero del lavoro ha indicato al proprio personale di vigilanza i criteri da valutare per verificare la genuinità delle tipologie contrattuali che si troveranno ad analizzare. Tali elementi sono stabiliti in maniera coerente con il dettato del codice civile e valorizzano la circostanza che la esecuzione del contratto di trasporto comporti «esclusivamente le operazioni tipiche del trasporto e eventualmente

quelle meramente strumentali alla sua esecuzione, quali la custodia, deposito, carico e scarico delle merci». Dette attività sono peraltro ritenute parte del contratto di trasporto anche da un pacifico orientamento giurisprudenziale (sul tema della custodia cfr. Cass. 28 febbraio 2011, n. 4928, in banca dati *Leggi d'Italia Professionale*, e, riguardo al carico e scarico delle merci, Cass. 13 dicembre 2010, n. 25117, in banca dati *Leggi d'Italia Professionale*). Analoga era anche la posizione emersa nell'unico atto di prassi amministrativa rinvenibile in materia prima della circ. Min. lav. n. 17/2012 – il riscontro fornito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dipartimento trasporti terrestri e intermodale, a Fedit (associazione datoriale di trasportatori) con nota del 13 gennaio 2010, prot. n. 0002513 (in *www.adapt.it*, A-Z index, voce *Trasporto (contratto di)*) – che riteneva sussistesse un contratto di trasporto unicamente ove la prestazione pattuita tra le parti consistesse nel «solo trasferimento delle cose da un luogo ad un altro (ed eventualmente nell'esecuzione delle tipiche obbligazioni accessorie al trasporto stesso)».

Posta la inapplicabilità dei regimi di responsabilità solidale al contratto di trasporto, non si può invece affermare lo stesso per altre fattispecie negoziali che, seppur presentando elementi in comune con il contratto appena richiamato, se ne differenziano sotto alcuni rilevanti aspetti.

2. Il nostro ordinamento ha introdotto la fattispecie del contratto di appalto per servizi di trasporto merci nell'art. 6, r.d.l. n. 1924/1937, un provvedimento finalizzato a discernere la fattispecie dell'appalto, soggetta all'obbligo di registrazione e alla conseguente applicazione della imposta di registro, dal contratto di trasporto, che invece ne era esente. Il legislatore stabiliva che la differenza tra una serie di semplici contratti di trasporto e un appalto per servizi di trasporto si rinvenisse nella organizzazione apprestata dal trasportatore per la esecuzione del contratto e che la medesima potesse essere evinta anche da elementi presuntivi «quali la molteplicità e sistematicità dei servizi, la pattuizione di un corrispettivo unitario, e l'assunzione dei rischi da parte del trasportatore stesso» (Cass. 29 aprile 1981, n. 2620, in banca dati *Leggi d'Italia Professionale*). Si riteneva quindi che ove tra le parti del rapporto fosse «pattuita una serie continua di trasporti da eseguire reiteratamente in un certo periodo di tempo, a breve distanza l'uno dall'altro, riguardanti tutti il medesimo oggetto, con unitarietà di disciplina e di previsione e con conseguente organizzazione di mezzi» (Commiss. Trib. II grado Matera, decisione 15 giugno 1979, n. 253, in banca dati *Leggi d'Italia Professionale*; in senso conforme, seppur con espressioni leggermente diverse, cfr. Commiss. Trib. Centr. 9 giugno 1982, n. 3109, in banca dati *Leggi d'Italia Professionale*, e Cass. 29 aprile 1981, n. 2620, in banca dati *Leggi d'Italia Professionale*) si applicasse la disciplina dell'appalto. Nonostante originariamente non venisse individuata una nuova tipologia contrattuale, ma ci si limitasse ad inquadrare un rapporto o come appalto o come trasporto, vi è stato chi, in maniera evolutiva, ha utilizzato tali indici per affermare la esistenza, nella prassi, di un contratto atipico a causa mista di appalto e di trasporto (si veda ad esempio Cass. 30 no-

vembre 2010, n. 24265; Cass. 13 settembre 1997, n. 9128; Trib. Roma 14 luglio 2011, e Trib. Torino, sez. III, 26 giugno 2009, tutte in banca dati *Leggi d'Italia Professionale*). Tale fattispecie – sussistente in presenza dei predetti indicatori – sulla base degli orientamenti giurisprudenziali citati sarebbe sottoposta sia alla disciplina del contratto di trasporto, sia a quella del contratto di appalto, a seconda del collegamento di ogni singolo aspetto contrattuale «alla concreta tipologia della prestazione» (Cass. n. 9128/1997, cit., peraltro richiamata anche da Cass. n. 24265/2010, cit., e Trib. Roma 14 luglio 2011, cit.). Tale impostazione, in contrasto con la teoria della prevalenza, porterebbe così a dare vita ad un *tertium genus*. Se una siffatta lettura potrebbe ritenersi condivisibile rispetto ad alcuni rapporti – come ad esempio la subfornitura industriale – che non possono considerarsi autonomi e necessitano fisiologicamente di una disciplina ausiliaria, essa comporterebbe però notevoli contraddizioni in presenza di due fattispecie tipiche quali sono il contratto di trasporto e il contratto di appalto.

Del resto, molti commentatori non hanno riconosciuto la esistenza di una forma autonoma individuabile come contratto di appalto di servizi di trasporto, in quanto il contratto di trasporto è per sua stessa natura una fattispecie di *locatio operis* che, nel corso del tempo, si è distinta dall'appalto divenendo un contratto nominato autonomo, caratterizzato da una disciplina legale specifica. Più specificamente, non avrebbe senso parlare di contratto misto di trasporto e di appalto con prevalenza causale del contratto di appalto, posto che il contratto di trasporto disciplinato dal codice civile è una *species* nominata rientrante nell'alveo del contratto di appalto, che inevitabilmente condivide con il proprio *genus* contrattuale, l'appalto appunto, gran parte degli elementi essenziali, ad eccezione dell'oggetto, che è tipicamente rappresentato dal trasferimento nello spazio di beni o di persone. Secondo questo orientamento, poi, si ha un contratto di appalto di servizi, e non un contratto di trasporto, qualora l'oggetto del contratto non si limiti al trasporto ma comprenda anche ulteriori attività che esulano dal trasporto medesimo e che finiscono per spostare l'asse della causa contrattuale dal trasporto alla prestazione integrata di servizi, di cui il trasporto è solo una parte, e non sempre la più rilevante. A questo orientamento pare ricondursi anche il Ministero dei trasporti nella citata nota del 2010. Al contrario, il Ministero del lavoro, nella circolare in commento, sembra far propria la visione che afferma la esistenza del contratto di appalto di servizi di trasporto. A ben vedere, tuttavia, il Ministero del lavoro, pur menzionando l'appalto di servizi di trasporto quale «particolare fattispecie negoziale», ritiene che la medesima sia sottoponibile alle disposizioni che regolano il contratto di appalto in virtù della teoria della prevalenza, non riconoscendo quindi il *tertium genus* che pareva emergere dalla lettura congiunta delle pronunce giurisprudenziali.

Anche la discrasia tra le posizioni del Ministero dei trasporti e del Ministero del lavoro sembra essere più formale che sostanziale, in quanto il secondo si limita di fatto a dare conto di un orientamento che si considera pacifico da

lungo tempo. Si ritiene infatti che si possa applicare la disciplina dell'appalto ad una serie di trasporti solo nel caso in cui operino congiuntamente tutti gli indici presuntivi, il più importante dei quali è, per espressa definizione giurisprudenziale, laendiadi «predeterminazione e sistematicità dei servizi», la quale deve essere completata dalla presenza della pattuizione di un corrispettivo unitario e della assunzione dei rischi da parte del trasportatore. Diversamente, optando per una interpretazione estensiva della fattispecie, dando cioè rilievo alla sussistenza nel caso concreto di singoli indicatori, quali la sola presenza di una serie continuata di trasporti tra mittente e vettore, per riconoscere la riconducibilità del contratto allo schema dell'appalto piuttosto che a quello del trasporto, si incapperebbe in valutazioni errate. Infatti, la circostanza che i medesimi soggetti si accordino per effettuare più trasporti in un periodo di riferimento non fa mutare la qualificazione del contratto da trasporto ad appalto. Non è cioè la mera ripetitività dei trasporti a comportare l'inquadramento del contratto come appalto di servizi di trasporto, quanto piuttosto la esistenza di un contratto di appalto di servizi la cui prestazione principale è costituita dal trasporto, ma la cui unitarietà e programmazione del servizio si configura nei fatti per la presenza cumulativa degli indicatori sopra richiamati.

Più in generale, è evidente che la circolare del Ministero del lavoro intende inserirsi nel filone interpretativo, giurisprudenziale e di prassi, che tende ad estendere i meccanismi di solidarietà tra committente ed appaltatore al fine di garantire maggiori tutele ai lavoratori sul piano retributivo e contributivo. Infatti, con questa circolare si assiste ad una evoluzione dell'orientamento ministeriale rispetto a quanto già affermato nell'interpello n. 2/2012 sulla applicabilità della disciplina dell'appalto rispetto alla figura del nolo a caldo. In tale atto il Ministero aveva sostenuto che «la disciplina in materia di responsabilità solidale è evidentemente legata alla figura dell'appalto e non a quella del nolo a caldo», sebbene poi avesse constatato la presenza di «un importante indirizzo giurisprudenziale volto a interpretare il complessivo quadro normativo nel senso di una estensione quanto più ampia possibile del regime solidaristico in ragione di una maggior tutela per i lavoratori interessati». Tale tendenza redistributiva delle tutele attraverso lo strumento della responsabilità solidale, pur comprensibile e forse anche condivisibile nell'intento di tutelare maggiormente i lavoratori, tuttavia non sempre appare pienamente rigorosa nella distinzione tra le fattispecie contrattuali e nella estensione delle relative discipline. In particolare, anche aderendo alla tesi che afferma la esistenza del contratto di servizi di trasporto, come propone il Ministero del lavoro, qualora in concreto si intendesse configurare nell'alveo dell'appalto la semplice ripetitività in un lasso di tempo di più contratti di trasporto tra medesimi soggetti, senza verificare la sussistenza o meno di una organizzazione stabile e predeterminata, si cadrebbe in errore. La mera ripetitività di contratti di trasporto, infatti, non potrebbe far mutare di per sé la natura negoziale degli stessi: in questo

caso si sarebbe di fronte ad una serie di contratti di trasporto e non ad un unico contratto di appalto di servizi di trasporto.

3. La circolare in esame affronta, poi, le altre fattispecie contrattuali rinvenibili nel settore dei trasporti. Tra queste, l'appalto di servizi nel contesto del trasporto, che si realizza ove vi sia «l'assunzione di un insieme di obbligazioni contrattuali non rinvenibili e non riconducibili alla sola disciplina del trasporto». A titolo esemplificativo, ciò avviene ove le attività dedotte in contratto comprendano anche «stoccaggi, catalogazione della merce, gestione della stessa all'interno del magazzino, promozione, vendita e commercializzazione dei prodotti trasportati». Evidentemente in questo caso si applicheranno i regimi della responsabilità solidale propri dell'appalto.

Particolarmente complessa è invece la determinazione della disciplina applicabile al contratto di logistica, forma atipica che «risponde alla sempre più frequente tendenza del mercato ad accorpare 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 di gestione dello stesso». Rispetto a tale fattispecie, il Ministero, in maniera del tutto condivisibile, torna ad indirizzare il proprio personale di vigilanza verso l'attività realizzata durante il concreto svolgimento del rapporto, così che si applicherà la disciplina del contratto di appalto laddove all'interno del contratto di logistica risulteranno prevalenti le attività che, ben lungi da essere accessorie al trasporto, ne configurano un vero e proprio servizio aggiuntivo, «quali ad esempio lavori di imballaggio, raccolta ordinativi, trasferimento, gestione della conservazione delle merci, deposito, riconsegna a differenti destinatari».

Il Ministero del lavoro affronta quindi il contratto di spedizione, che tuttavia trova una propria specifica disciplina negli artt. 1737 e ss. c.c., e che pertanto potrebbe essere soggetto alla disciplina del trasporto, con le possibili variazioni sopra esposte, solo nella ipotesi in cui lo spedizioniere assuma in prima persona la obbligazione del trasporto e acquisisca «in tal modo gli obblighi ed i diritti del vettore ai sensi dell'art. 1741 Cod. civ.».

In definitiva, la situazione di fatto fotografata dal Ministero del lavoro nel settore dei trasporti evidenzia prassi commerciali in cui spesso i contratti di trasporto, nonostante il *nomen iuris* ad essi attribuito dalle parti, dissimulano veri e propri rapporti di appalto di servizi. A fronte dunque della complessità delle figure contrattuali utilizzate, e soprattutto con riferimento alla difficile qualificazione in concreto dei contratti rispetto a prassi commerciali che spesso finiscono per combinare elementi essenziali riconducibili a diversi tipi contrattuali, da un punto di vista pratico potrebbe essere assai utile alle imprese ricorrere alla certificazione dei contratti, ai sensi del titolo VIII, capo I, del d.lgs. n. 276/2003, come strumento di definizione della corretta qualificazione del contratto. In questo modo, in particolare le imprese che ricorrono al mercato per ricevere servizi di trasporto, o servizi integrati di logistica e di trasporto, potrebbero trarre vantaggio ed utilità dalla certificazione in un'ottica di preven-

zione del contenzioso e di valutazione in via preventiva della possibile insorgenza di costi occulti, per esempio legati ai regimi di responsabilità solidale, ordinariamente non previsti al momento della stipula dell'accordo.

4. Per un esame generale delle fattispecie contrattuali utilizzate nel settore dei trasporti, si veda M. RIGUZZI, *Tipologia dei contratti nel trasporto e nella spedizione delle merci*, in C. LOBINA, G. GAMBA (a cura di), *Autotrasporto di merci*, Egaf, Forlì, 2011, 179.

Per un'analisi della responsabilità negli appalti alla luce della l. n. 92/2012 si veda G. GAMBERINI, D. VENTURI, *La responsabilità solidale negli appalti*, in M. TIRABOSCHI, M. MAGNANI (a cura di), *La nuova riforma del lavoro. Commentario alla legge 28 giugno 2012, n. 92*, Giuffrè, Milano, 2012, 205. Per una ricognizione dei regimi di responsabilità solidale operanti nel contratto di appalto si veda G. GAMBERINI, *Certificazione dei contratti di appalto: tra obbligatorietà ed opportunità (schemi operativi)*, in *Bollettino Centro Studi Marco Biagi*, 2012, n. 4.

Contro la configurabilità del contratto di appalto di servizi di trasporto, si veda L. TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, in *Diritto dei trasporti*, 1993, n. 1, 92.

Contro la teoria giurisprudenziale della prevalenza nel contratto misto, si veda F. GALGANO, *Trattato di diritto civile*, Cedam, Padova, 2009, II, 457.

Gabriele Gamberini

Scuola internazionale di Dottorato

in Formazione della persona e mercato del lavoro

ADAPT – CQIA – Università degli Studi di Bergamo

Davide Venturi

Ricercatore senior – ADAPT