@bollettinoADAPT, 9 gennaio 2015

La nuova responsabilità solidale nel contratto di autotrasporto per conto terzi

di Giovanna Carosielli

Tag: *#responsabilitàsolidale #autotrasporto #leggeStabilità2015*

La corposa **legge di Stabilità 2015** – la l. 23 dicembre 2014, n. 190, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – ha **disciplinato la responsabilità solidale per i trattamenti retributivi, contributivi ed assicurativi dei lavoratori impiegati nei contratti di autotrasporto per conto terzi**, mediante la tecnica della novellazione di due testi normativi, il d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286 ed il d.l. 25 giugno 2008, n. 112, conv. in l. 6 agosto 2008, n. 133.

Le novità della legge di Stabilità 2015: l'ambito soggettivo

Con riferimento all'àmbito soggettivo, la novella normativa emenda alcuni articoli del d.lgs. n. 286/2005, **individuando nuove categorie di soggetti** cui il medesimo è applicabile, e nel merito considerando:
- **vettore** «anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi associata a una cooperativa, aderente ad un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce» (art. 1, comma 247, lettera *a*, n. 1, l. n. 190 cit.);
- **committente** «anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto» (art. 1, comma 247, lettera *a*, n. 2, l. n. 190, *cit.*);
- «**sub-vettore** l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata a eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano, che, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore» (art. 1, comma 247, lettera *a*, n. 3, l. n. 190, *cit.*).

Appare quindi chiaro come **l'intenzione del legislatore si sia indirizzata verso una copertura integrale delle ragioni creditorie degli enti previdenziali e dei lavoratori occupati nell'esecuzione di un contratto di autotrasporto**, da un lato a prescindere dalla provenienza geografica e dalla forma individuale, societaria, cooperativa, consortile o di rete assunta dal datore di lavoro esecutore della prestazione, dall'altro comprendendo tra i committenti soggetti che, nell'esercizio dell'attività di autotrasporto, svolgano prestazioni alla medesima funzionali e/o propedeutiche, quali possono essere il servizio di deposito, movimentazione e lavorazione della merce.

L'àmbito oggettivo: la sub-vezione ed il contenuto della responsabilità solidale

Sotto il profilo oggettivo, **la legge di Stabilità 2015 disciplina il contratto di sub-vezione**, sottoponendolo all'espresso accordo delle parti e prevedendo la contestuale assunzione, in capo al vettore, degli oneri e delle «responsabilità gravanti sul committente connessi alla verifica della regolarità del sub-vettore, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4 *ter* dell'articolo 83-*bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133» (art. 1, comma 247, lettera *b*, l. n. 190, *cit.*). Viceversa, il difetto di accordo delle parti sulla sub-vezione è configurabile inadempimento di non scarsa importanza che legittima la risoluzione negoziale per inadempimento.

Degno di nota è, altresì, il **divieto legale di affidamento**, da parte del sub-vettore, **di un'ulteriore sub-vezione**, sanzionata con la nullità del contratto che lo contempla, – per implicita, quanto evidente contrarietà ad una norma qualificabile come imperativa ai sensi dell'art. 1418, c. 1, c.c. – avendo il **legislatore fissato in modo inderogabile il limite dei passaggi negoziali consentiti nell'esecuzione del contratto (dal committente al vettore e da questi al sub-vettore)**. La conseguenza della **nullità negoziale** appare difficilmente conciliabile con il pur previsto diritto del sub-vettore successivo al primo a percepire il compenso già previsto per questi, trattandosi di inesistenza del vincolo negoziale, di per sé improduttiva di effetti: probabilmente, la previsione in parola è giustificabile alla luce dell'esigenza di garantire in ogni caso il pagamento delle retribuzioni dei lavoratori occupati in una sub-vezione non consentita, sulla falsariga di quanto accade per le retribuzioni di fatto *ex* art. 2126 c.c.. In ogni caso la nullità contrattuale è **associata alla responsabilità diretta**, non già solidale, **del sub-vettore** irrispettoso del divieto *de quo* nel caso di inadempimento degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi ed assicurativi del proprio dante causa diretto.

La nuova responsabilità solidale riguarda i trattamenti retributivi, previdenziali ed assicurativi dei lavoratori «restando escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni amministrative di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento»: l'omessa inclusione normativa anche del **trattamento di fine rapporto** all'interno della retribuzione garantita dalla solidarietà, derubricabile a probabile svista nella formulazione del testo, potrà generare dubbi sulla tenuta costituzionale della disposizione, irragionevole apparendo la disparità di trattamento di questa solidarietà rispetto all'omologa negli appalti, che al contrario include anche la retribuzione cd. differita. Sul punto, quindi, non è da escludere un intervento interpretativo, anche solo di fonte ministeriale, che inglobi il t.f.r. nel regime della solidarietà.

Per scongiurare il vincolo solidale, il committente – ed, in caso di sub-vezione, il vettore – deve verificare, prima della stipulazione del contratto, la regolarità retributiva, previdenziale ed assicurativa del soggetto imprenditoriale cui si è rivolto per l'esecuzione della prestazione, potendo, a tal fine, acquisire, all'atto della conclusione del contratto, «un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali» (art. 1, comma 248, lettera *b*, l. n. 190/2014). Al netto della non felice formulazione normativa – che nel mentre onera il committente della verifica preliminare alla «stipulazione del contratto» stabilisce che solo «all'atto della conclusione del contratto» **il vettore sia tenuto all'esibizione del Documento Unico di Regolarità Contributiva** anteriore di non oltre tre mesi – tale modalità operativa è destinata ad essere superata non appena andrà a regime la condotta che il committente dovrà porre in essere per assolvere all'obbligo di verifica della regolarità retributiva e previdenziale del vettore: detta condotta consiste nell'accesso ad un'apposita sezione del portale internet del Comitato centrale per l'albo nazionale

delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi, oggetto di una delibera del presidente del predetto Comitato da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore delle nuove disposizioni. **L'affidabilità dell'imprenditore scelto per l'esecuzione del contratto, quindi, andrà verificata dal committente tramite la consultazione di una qualificazione sull'altrui regolarità accedendo ad un portale** che, nel silenzio normativo, è auspicabile costituisca un rimedio efficace e sempre aggiornato sulla situazione delle imprese iscritte, senza costituire un inutile appesantimento procedurale, avendo peraltro la legge fondato proprio su tale condotta del committente la di lui liberazione dal vincolo solidale.

Da ultimo, la novella normativa prevede che **l'inosservanza della forma scritta per la conclusione del contratto e l'omessa verifica del committente** tramite l'accesso al portale del Comitato centrale, o, in attesa della sua attivazione, tramite l'esibizione del D.U.R.C., determinano per il **committente l'assunzione, accanto all'esposta responsabilità solidale, degli «oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del codice della strada** commesse nell'espletamento del servizio di trasporto per suo conto eseguito» (art. 1, comma 248, lettera *b*, l. n. 190, *cit.*). La disposizione normativa – considerabile quale logica conseguenza dell'art. 6, comma 1, d.lgs. n. 286/2005, *cit.*, alla cui stregua «Il contratto di trasporto di merci su strada è stipulato, di regola, in forma scritta e, comunque, con data certa per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge» – sembra tuttavia mal conciliare la solidarietà con la più onerosa conseguenza dell'assunzione diretta degli adempimenti fiscali e delle eventuali sanzioni per inosservanza della circolazione stradale, soprattutto ove venga considerato che la forma vincolata del contratto non è prevista a pena di nullità.

Brevi considerazioni sulla nuova responsabilità solidale

Illustrata, seppur in modo sintetico, la nuova disciplina della responsabilità solidale per i contratti di autotrasporto di merci per conto terzi, **è opportuno svolgere qualche considerazione sulla natura di siffatto istituto, specialmente in relazione con l'art. 29, comma 2, d. lgs. 10 settembre 2003, n. 276**, che disciplina l'omologa solidarietà negli appalti.
Innanzitutto, al pari di quest'ultima, **la solidarietà introdotta con la legge di Stabilità 2015 è strutturata sulla falsariga del sistema di *due diligence***, prevedendo condotte che, se assunte, liberano l'obbligato dal vincolo solidale. Tuttavia, a differenza della solidarietà per gli appalti, **per i contratti di autotrasporto il rimedio è azionabile entro un anno dalla data di cessazione del contratto e non appare derogabile**, nemmeno per i soli profili retributivi, non solo dalla contrattazione collettiva, ma anche da quella c.d. «di prossimità» disciplinata dall'art. 8, d.l. 13 agosto 2001, n. 138, conv. in l. 14 settembre 2011, n. 148, contenendo tale norma un elenco tassativo di ipotesi negozialmente derogabili a livello aziendale.

Considerata la diversità della solidarietà per l'autotrasporto rispetto all'omologa disciplina per l'appalto, nel silenzio del legislatore sui rapporti reciproci fra le due differenti discipline, che permetta di chiarire, per esempio, quale delle due eventualmente si ponga in rapporto di specialità rispetto all'altra, appare preferibile ritenere che anche la novella in commento rivesta carattere generale e sia rivolta alla totalità dei negozi di autotrasporto merci per conto terzi e/o presupponenti servizi a quelli ancillari. **L'omessa indicazione normativa sui rapporti tra le due fattispecie di responsabilità solidale potrà generare dubbi applicativi**, soprattutto nei casi in cui l'esecuzione di cantieri, opere e/o servizi di rilevante entità economica ed organizzativa, richiederà necessariamente la stipulazione, magari ad opera del medesimo committente verso diversi e/o uguali appaltatori/vettori, di simultanei contratti di appalto e di autotrasporto, generando una stratificazione di disciplina che prevedibilmente sarà foriera di confusione, obbligando gli operatori e gli interpreti a cercare la normativa applicabile – entrambe, soltanto una delle due – sulla base di

criteri che andranno elaborati e condivisi.

Un'ulteriore riflessione riguarda le sorti della circ. Min. lav. 11 luglio 2012, n. 17, che aveva delineato le fattispecie in cui la sovrapposizione dei contratti diversi dall'appalto implicava anche per alcuni di essi l'applicazione della solidarietà in ragione del servizio complessivamente svolto, fornendo indicazioni operative ed applicative uniformi: dal tenore delle disposizioni contenute nella legge di Stabilità 2015 parrebbe che il documento di prassi debba ritenersi implicitamente superato, ma è auspicabile che non tardivo un intervento ministeriale illustri la portata della novella legislativa e soprattutto i suoi rapporti con la solidarietà negli appalti.

In conclusione, l'inserimento con scarsa omogeneità e visione di sistema di un ulteriore regime di responsabilità solidale nel panorama normativo esistente, più che allargare le maglie della tutela creditoria dei prestatori di lavoro e degli enti previdenziali ed assicurativi, costituisce la cartina di tornasole di una certa confusione sul punto di cui sembra prigioniero il legislatore, il quale, alle frenetiche modifiche alla solidarietà negli appalti ha affiancato un diverso regime di solidarietà per l'autotrasporto di merci per conto terzi, **perdendo, anche questa volta, l'occasione per disciplinare la solidarietà in modo unitario, coerente e sistematico**, e determinando anche per questo istituto una pluralità di canali normativi già infelicemente sperimentata in altri settori.

Giovanna Carosielli
Scuola internazionale di dottorato in Formazione della persona e mercato del lavoro
ADAPT-CQIA, Università degli Studi di Bergamo

@GiovCarosielli