

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. LAV., 4 AGOSTO 2025 N. 22541

Pres. MANNA – Rel. PONTERIO

*Bartolini S.p.A. (avv. A. Maresca, M. Giustiniani, M. Bonomo, E. Maria D'Onofrio) c.
Giovanni Russo (avv. F. Del Vecchio) e Soc. coop. a r.l. Eurotravel s. coop. a r.l.
in liquidazione*

Trasporto di cose – Appalto di servizi di trasporto – Responsabilità in solido del preteso committente – Differenze retributive – Tutela dei dipendenti del vettore – Contratto di logistica.



RIASSUNTO DEI FATTI – La Corte di Appello di Lecce, Sezione distaccata di Taranto, respinse gli appelli proposti, con separati ricorsi, poi riuniti, dalla Spa Bartolini e dalla Srl Campania Trasporti e confermò la decisione del Giudice di primo grado che aveva configurato una responsabilità solidale delle due Società nei confronti del Sig. Russo, dipendente della Soc. coop. Eurotravel, ai sensi dell'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003. La decisione di secondo grado qualificò i rapporti tra le predette Società come relativi a un appalto di servizi di trasporto, sulla base di indici individuati nella natura molteplice e sistematica dei trasporti e nella pattuizione di un corrispettivo unitario. La Corte di Appello non applicò l'art. 83 *bis* del d. l. n. 112/2008, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 133/2008, nella versione modificata dall'art. 1, comma duecentoquarantotto, della l. n. 190/2014, posto a tutela dei dipendenti del subvettore, quale riteneva di essere la Soc. coop. Eurotravel. La Spa Bartolini e la Srl Campania Trasporti hanno proposto ricorso per cassazione.

La presenza di una serie indeterminata di trasporti nel medesimo programma negoziale e di una collaborazione destinata a durare, con modalità definite e con un corrispettivo unitario predeterminato, sono indici che portano a qualificare il contratto come un appalto di servizi di trasporto, con l'applicazione dell'art. 29, secondo comma, del d. lgs n. 276/2003 ⁽¹⁾.

MOTIVI DELLA DECISIONE – Questa Corte di legittimità (v. Cass. n. 14670 del 2015; Cass. n. 18751 del 2018; Cass. n. 20413 del 2019; Cass. n. 6449 del 2020; Cass. n. 24984 del 2022; cfr. anche Cass. n. 9126 del 2023; Cass. n. 21386 del 2023; Cass. n. 25551 del 2023 in motivazione) ha avuto

⁽¹⁾ V. la nota di C. TINCANI a p. 504.

modo di affermare che costituisce principio consolidato quello secondo il quale è configurabile un contratto di appalto di servizio di trasporto e non un semplice contratto di trasporto, allorché ci si trovi in presenza di una apposita organizzazione di mezzi apprestata dal trasportatore per l'esecuzione del contratto, in relazione all'importanza e alla durata dei trasporti da effettuare. Connotati rivelatori di detta organizzazione sono, normalmente, da individuarsi nella molteplicità e sistematicità dei trasporti, nella pattuizione di un corrispettivo unitario per le diverse prestazioni, nell'assunzione dell'organizzazione dei rischi da parte del trasportatore (Cass. n. 18751 del 2018 e i precedenti ivi richiamati). La presunzione di esistenza di un unitario contratto di appalto nel servizio di trasporto, anziché di una molteplicità di contratti di trasporto o subtrasporto, può essere utilmente invocata qualora le modalità di esecuzione dei trasporti medesimi, e, in generale, il comportamento delle parti, siano tali da evidenziare, a prescindere dal contenuto formale dei negozi predisposti dalle parti, un rapporto contrattuale unico e onnicomprensivo, caratterizzato da continuità e predeterminazione delle rispettive prestazioni (v. Cass. n. 18751 del 2018 cit.). Si ricava che, al fine della configurabilità di un unitario contratto di appalto nel servizio di trasporto, occorre attribuire rilievo a una serie di elementi presuntivi rivelatori del carattere unitario delle prestazioni consistenti in una serie di trasporti collegati al raggiungimento di un risultato complessivo, non limitato all'esecuzione di singole e sporadiche prestazioni di trasporto, ma volto all'esecuzione di un servizio di trasferimento di carattere continuativo.

In riferimento al caso in esame, le censure mosse dalla società ricorrente non appaiono idonee a scalfire sul punto l'impianto argomentativo che sorregge la decisione d'appello, risultando per quanto evidenziato corretta la valutazione di ritenuta coerenza del rapporto negoziale con lo schema contrattuale dell'appalto di servizi di trasporto, in presenza del riscontrato affidamento al vettore del compito di organizzare in modo autonomo l'esecuzione non di singoli e individuati trasporti, bensì dell'attività di trasporto complessivamente intesa, per la durata di un anno, rinnovabile di anno in anno, con tutti i servizi accessori connessi; attività continuativa da eseguirsi dall'appaltatore con propri mezzi e proprio personale, a fronte di un corrispettivo predeterminato, avvalendosi quindi della propria struttura organizzativa e imprenditoriale e con rischio a proprio carico.

Il riferimento all'art. 83-*bis*, d. l. n. 112/2008, non sposta la correttezza della soluzione raggiunta. L'art. 83-*bis* del decreto-legge 25 giugno

2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, nella formulazione da ultimo modificata dall'art. 1, comma duecentoquarantotto, lett. B), della legge 23 dicembre 2014, n. 190, che ha introdotto una responsabilità solidale del committente per i crediti vantati dai dipendenti del vettore, non è *ratione temporis* applicabile alla fattispecie oggetto di causa, in cui le differenze retributive sono richieste per il periodo ottobre 2011 - settembre 2014.

In ogni caso, l'art. 83 *bis* novellato non rende vana la distinzione tra contratto di trasporto e appalto di servizi di trasporto. Come già rilevato da questa Corte, il legislatore ha disciplinato in via autonoma la responsabilità solidale del committente per i crediti retributivi e contributivi dei dipendenti del vettore o del sub vettore nel corso del contratto di trasporto, modulandola in termini che si discostano dalle regole applicabili ai dipendenti dell'appaltatore. La responsabilità solidale del committente, contrassegnata dal più breve termine di decadenza di un anno, si raccorda all'omessa verifica della regolarità assicurativa e contributiva del vettore. Tale contegno non riveste, invece, alcun rilievo nel caso della responsabilità prevista dall'art. 29 del d. lgs. n. 276/2003 e disancorata dai coefficienti psicologici del dolo e della colpa (cfr. Cass. n. 25551 del 2023; Cass. n. 24981 del 2022).

Neppure appare pertinente il riferimento all'art. 1677 *bis* c. c., come novellato, da ultimo, dall'art. 37-*bis* del d. l. n. 36/2022, introdotto con la legge di conversione n. 79/2022, anch'esso non applicabile *ratione temporis* (risultando apoditticamente affermata la valenza di norma di interpretazione autentica del citato art. 37-*bis*) e, comunque, volto a disciplinare la "prestazione di due o più servizi di logistica" e a ribadire l'applicazione alle attività di trasferimento di cose delle norme sul contratto di trasporto di cose; senza che da tale previsione espressa possa desumersi alcuna esclusione in ordine alla configurabilità del contratto di appalto e all'operare della responsabilità solidale del committente, di cui all'art. 29, d. lgs. n. 276/2003.

La denuncia di violazione delle residue disposizioni di legge e dell'art. 11 del contratto collettivo applicato appare priva di pregio, non avendo il ricorrente neppure specificato quali affermazioni in diritto contenute nella sentenza impugnata si pongano in contrasto con le citate norme, essenzialmente richiamate con funzione di sostegno delle argomentazioni esposte. Con orientamento unanime si è chiarito che, con riferimento alla violazione e falsa applicazione di legge ai sensi dell'art. 360, comma 1, n. 3, c. p. c., il vizio va dedotto, a pena di inammissibilità, non solo con l'indicazione delle norme di diritto asseritamente violate

ma anche mediante la specifica indicazione delle affermazioni in diritto contenute nella sentenza impugnata che motivatamente si assumano in contrasto con le norme regolatrici della fattispecie e con l'interpretazione delle stesse fornita dalla giurisprudenza di legittimità o dalla prevalente dottrina, così da prospettare criticamente una valutazione comparativa fra opposte soluzioni, non risultando altrimenti consentito alla Suprema Corte di adempiere al proprio compito istituzionale di verificare il fondamento della denunziata violazione, e ciò rende privo di specificità il vizio denunciato (Cass. n. 287 del 2016; Cass. n. 635 del 2015; Cass. n. 25419 del 2014; Cass. n. 16038 del 2013; Cass. n. 3010 del 2012).

* * *

Ancora sulla pretesa configurabilità dell'appalto di servizi di trasporto.

SOMMARIO: 1. Il caso. – 2. La pretesa esistenza dell'appalto di servizi di trasporto. – 3. Le conseguenze di tale tesi. – 4. Il contratto di logistica e la tutela dei dipendenti del vettore.

1. *Il caso* – La sentenza ha riproposto la questione della possibile configurazione di un contratto di appalto di servizi di trasporto. La decisione di merito aveva ravvisato una responsabilità solidale del vettore e del subvettore, ritenuti committente e appaltatore, ai sensi dell'art. 29, secondo comma, del d.lg. n. 276/2003, e aveva qualificato i rapporti come relativi a un appalto di servizi, nonostante le imprese avessero stipulato accordi di trasporto e di subtrasporto.

I negozi avrebbero affidato al subvettore una serie indeterminata di viaggi, per il loro numero e per i beni da trasferire, e ciò avrebbe creato una collaborazione destinata a durare, con modalità pianificate e per un corrispettivo predeterminato. Inoltre, sarebbero stati previsti altri servizi, alcuni accessori, quali la caricazione, la scaricazione, la numerazione dei colli e l'etichettatura delle merci, il loro controllo, la riscossione dei pagamenti con contrassegno; erano state configurate prestazioni con carattere autonomo, come l'effettuazione della pubblicità in favore della pretesa committente e la conservazione dei documenti in modalità telematica. Infine, il subvettore doveva provvedere alla raccolta, al trasferimento e alla distribuzione dei beni, avvalendosi della sua struttura.

Con l'impugnazione proposta davanti alla Suprema Corte si è sostenuto che le attività accessorie sarebbero state da ricondurre al trasporto e quelle di caricazione e di scaricazione al concetto di messa a disposizione della merce, ai sensi dell'art. 1678 c.c. Pertanto, la decisione impugnata avrebbe reso una «statuizione in contrasto con le norme del codice civile che definiscono e disciplinano il contratto di trasporto, disattendendo il d. lg. n. 286/2005 [...], di

modificazione dell'art. 83-*bis* del d. l. n. 112/2008, in tema di responsabilità solidale del mittente, nonché dall'art. 37-*bis* della l. n. 79/2022 di conversione del d. l. n. 36/2022, che ha modificato l'art. 1677-*bis* c.c. con riguardo al contratto di logistica» ⁽¹⁾. È stata contestata l'applicabilità dell'art. 29, secondo comma, del d.lg. n. 276/2003, poiché la specifica regolazione della responsabilità solidale del mittente imporrebbe una interpretazione restrittiva dello stesso art. 29, il quale non potrebbe essere invocato neppure nelle ipotesi di negozi di natura mista, come confermato dall'art. 1677-*bis* c.c.

La pronuncia in esame ha ribadito la pretesa sussistenza di un unitario negozio di appalto di servizi di trasporto, in quanto il vettore avrebbe dovuto organizzare in modo autonomo la «attività [...] complessivamente intesa, per la durata di un anno, rinnovabile di anno in anno, con tutti i servizi accessori connessi». Sarebbe «una attività continuativa da eseguirsi [...] con propri mezzi e proprio personale, a fronte di un corrispettivo predeterminato». Pertanto, l'art. 83-*bis* del d. l. n. 112/2008, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 133/2008, nella versione modificata dall'art. 1, comma duecentoquarantotto, della l. n. 190/2014, non sarebbe applicabile, poiché si riferirebbe ai debiti retributivi e contributivi del vettore o del subvettore relativi ai soli rapporti di trasporto. Si sarebbe dovuto applicare l'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003 e non osterebbe neppure il recente art. 1677-*bis* c. c., dal momento che da tale previsione non si potrebbe desumere «alcuna esclusione in ordine alla configurabilità del contratto di appalto e all'operare della responsabilità solidale del committente» ⁽²⁾.

Le conclusioni non sono condivisibili. La complessità e la continuità di una attività non possono portare a una diversa qualificazione del contratto.

2. *La pretesa esistenza dell'appalto di servizi di trasporto* – La giurisprudenza ⁽³⁾ riconosce un appalto di servizi di trasporto «qualora risulti pianificata, con una disciplina e un corrispettivo unitario e con l'apprestamento di idonea organizzazione da parte del vettore, l'effettuazione di una serie di viaggi aventi carattere continuativo, in vista del raggiungimento di un risultato complessivo rispondente alle esigenze del committente» ⁽⁴⁾.

In sostanza, l'appalto si caratterizzerebbe per «la durata e per la costanza [...] delle prestazioni che, non essendo sporadiche ed episodiche, integrano un

⁽¹⁾ Così si esprime la sentenza in commento.

⁽²⁾ Così si esprime la sentenza in commento.

⁽³⁾ Cfr. Cass. 13 luglio 2018 n. 18751, in *Giur. it. mass* 2018; Cass. 29 luglio 2019 n. 20413, *ibid.*, 2019; 6 marzo 2020 n. 6449, *ibid.*, 2020; Cass. 31 marzo 2023 n. 9126, *ibid.*, 2023; Cass. 19 luglio 2023 n. 21386, *ibid.*, 2023.

⁽⁴⁾ Cfr. Trib. Livorno 10 maggio 2016, in *Giur. it. mass.* 2016.

risultato» ⁽⁵⁾ unitario. Si avrebbe questo negozio «qualora le modalità di esecuzione e, in generale, il comportamento» solutorio fossero «tali da evidenziare, a prescindere dal contenuto formale dei contratti, un rapporto unico e onnicomprensivo, caratterizzato da continuità e predeterminazione delle rispettive prestazioni» ⁽⁶⁾. Inoltre, il fatto che «il vettore non sia tenuto all'adempimento di significative prestazioni accessorie» non escluderebbe «la riconducibilità del rapporto all'appalto» ⁽⁷⁾. In generale, i suoi indici rivelatori sarebbero «la molteplicità e la sistematicità dei trasferimenti, la pattuizione di un corrispettivo complessivo e l'assunzione dell'organizzazione e dei rischi da parte del vettore» ⁽⁸⁾.

La costruzione non è convincente ⁽⁹⁾, perché la contemplazione di più viaggi nello stesso programma negoziale non fa sorgere una attività diversa da quella di trasferimento, così da giustificare un differente inquadramento ⁽¹⁰⁾; difatti, «da soli, i trasporti, pur determinati contrattualmente in maniera continuativa, non possono realizzare un risultato complessivo ulteriore rispetto alla loro sommatoria e assurgere a rango di appalto» ⁽¹¹⁾. Non è alterato lo schema causale e la particolare durata del rapporto e l'obbligo di effettuare più viaggi verso un corrispettivo globale non escludono che l'unica prestazione sia di trasporto.

Qualora, accanto alla programmazione di più trasferimenti, siano previste ulteriori attività, si può configurare un appalto, ma non di servizi di trasporto, perché, in tale schema organizzativo, le diverse prestazioni producono un risultato eccedente il mero trasferimento. Infatti, come parte della dottrina ⁽¹²⁾ ha messo in luce da tempo, lo stesso trasporto è stato ritenuto una specie di appalto, «qualificato da una prestazione tipica. Pertanto, quando l'*opus* [...] è

⁽⁵⁾ Cfr. Trib. Bergamo 13 aprile 2017, in *Giur. it. mass.* 2017.

⁽⁶⁾ Cfr. Trib. Milano 30 gennaio 2018, in *Giur. it. mass.* 2018.

⁽⁷⁾ Cfr. Cass. 14 luglio 2015 n. 14670, in *Dir. mar.* 2016 107. Ma v. Trib. Milano 13 novembre 1995, in *Giur. it. rep.* 1995, secondo cui «il contratto di durata con il quale una impresa si impegna a eseguire più trasporti per conto di un altro soggetto, in difetto di previsione di ulteriori prestazioni, non costituisce appalto di servizi e deve intendersi disciplinato dalle norme in materia di trasporto».

⁽⁸⁾ Cfr. Cass. 14 luglio 2015 n. 14670, cit.

⁽⁹⁾ Cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2026, 138 ss., il quale considera acquisita la nozione di contratto di appalto e si realizzerebbe qualora assuma prevalenza l'aspetto organizzativo teso «alla garanzia del risultato»; in tale caso il contratto sarebbe atipico e misto e sulla base del criterio della combinazione si individuerrebbe «la disciplina legale dei tipi contrattuali cui corrispondono le singole prestazioni».

⁽¹⁰⁾ Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2001, 43 ss.

⁽¹¹⁾ Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 43 ss.. V. anche A. LA MATTINA, *Del trasporto*, Art. 1678 – 1702, in *Comm. cod. civ.*, fondato da P. Schlesinger, diretto da D. Busnelli, Milano, 2018, 34 ss.; G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, Milano, 2018, nt. 73, 105.

⁽¹²⁾ Cfr. L. TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. trasp.* 1993, 89 ss.

un trasporto (o una pluralità di trasporti, che è lo stesso), si avrà un contratto di trasporto e non di appalto; quando, poi, pur in presenza di prestazioni di trasporto, l'*opus* dedotto in contratto è diverso [...], si avrà un contratto di appalto, ma mai un [...] appalto di servizi di trasporto»⁽¹³⁾.

Nella pratica, questa costruzione è stata oggetto di vicende alterne. In passato, è stata utilizzata per l'elusione della disciplina sulle tariffe a forcella; infatti, fino all'entrata in vigore della l. n. 162/1993, la loro applicabilità era condizionata alla stipulazione del contratto di trasporto. Successivamente, la giurisprudenza⁽¹⁴⁾ ha recuperato la figura dell'appalto per accordare tutela ai dipendenti del vettore, i quali si potrebbero avvalere della regolazione a loro più favorevole. L'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003 contempla una responsabilità solidale del committente nei confronti dei prestatori di opere dell'appaltatore, in modo da accrescere la loro garanzia patrimoniale, poiché possono chiedere all'appaltante la corresponsione della loro remunerazione, oltre al pagamento dei contributi.

Più in generale, deve essere rivista la tesi tradizionale sul nesso del trasporto con l'appalto⁽¹⁵⁾, in quanto il primo ha una causa specifica⁽¹⁶⁾; è un trasferimento di beni nello spazio, rispetto a cui rileva il momento finale della riconsegna, per la posizione fondamentale del destinatario. Sono coinvolti tre soggetti e sono state proposte varie riflessioni sulla natura del negozio e del diritto dello stesso destinatario, tanto che, almeno per il trasferimento stradale, sono presenti oggi in Italia quattro teorie⁽¹⁷⁾.

⁽¹³⁾ Cfr. L. TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, loc. cit., 93 ss.

⁽¹⁴⁾ Cfr. Cass. 14 luglio 2015 n. 14670, cit., 107.

⁽¹⁵⁾ Cfr. D. RUBINO, *L'appalto*, in *Tratt. dir. civ. it.*, diretto da F. Vassalli, ed. IV, Torino, 1980, vol. VII, 20 ss.; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da M. Bessone, Torino, 2006, 19 ss.

⁽¹⁶⁾ Cfr. A. ASQUINI, *Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, diretto da M. D'AMELIO - M. FINZI, Firenze, 1947, 87 ss.; A. LA MATTINA, *Del trasporto. Art. 1678 - 1702*, in *Comm. cod. civ.*, fondato da P. Schlesinger, diretto da D. Busnelli, Milano, 2018, 124 ss.; M. IACUANIELLO BRUGGI - L. F. PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. comm.*, fondata da W. Bigiavi, Torino, 1979, 389 ss.; M. IANNUZZI, *Del trasporto. Art. 1678 - 1702*, in *Comm. cod. civ.* (a cura di A. Scialoja - G. Branca), poi a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 1970, ed. II, 281 ss.

⁽¹⁷⁾ Secondo una impostazione di derivazione giurisprudenziale, il contratto di trasporto sarebbe un contratto a favore di terzi; cfr. Cass. 15 maggio 2018, n. 11744, in *Giur. it. rep.* 2018; Cass. 15 luglio 2008, n. 19451, *ibid.*, 2008; A. LA MATTINA, *Del trasporto. Art. 1678 - 1702*, cit., 174 ss.. Per una altra tesi, il contratto di trasporto sarebbe riconducibile alla delegazione di pagamento; cfr. G. SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Milano, 1980, 53 ss.; secondo una più recente idea, sarebbe riconducibile a una cessione del contratto; v. C. ALVISI, *Il trasferimento dei diritti nel contratto di trasporto di cose*, Bologna, 2008, 135 ss.; secondo una altra impostazione, si dovrebbe richiamare una cessione di credito; cfr. C. TINCANI, *La natura del trasporto stradale di merci*, Milano, 2012, 83 ss..

Ricondurre all'appalto il trasporto non è convincente, perché non aiuta nella comprensione della causa del secondo negozio e crea una inesistente priorità del primo. Tuttavia, in nessun modo l'effettuazione di un servizio con una organizzazione di impresa rimanda in via necessaria all'appalto, dal momento che il trasporto non ne è una specie, ma ricorrono due fattispecie per intero separate. Infatti, in una l'elemento fondamentale è il diritto del destinatario, mentre nell'altra le parti sono due e il problema non si pone. L'affermazione tradizionale deve essere accantonata e, anzi, non aiuta la corretta ricostruzione, come accade con l'infondata tesi giurisprudenziale qui in esame ⁽¹⁸⁾.

3. *Le conseguenze di tale tesi* – Vista l'inesistenza del contratto di appalto di servizi di trasporto, si sarebbe dovuto applicare l'art. 83-bis del d. l. n. 112/2008, convertito con modificazioni dalla l. n. 133/2008, come integrato dall'art. 1, commi duecentoquarantasette e duecentoquarantotto, della l. n. 190/2014; tale disposizione ha previsto una responsabilità solidale del mittente nei confronti dei dipendenti del vettore, datore di lavoro, con l'intento di riconoscere il differente trattamento sancito in tema di appalto.

Però, non vi è identità tra le due discipline. In modo diverso, l'art. 83-bis introduce un possibile esonero dalla responsabilità solidale per il mittente. Difatti, prima della conclusione del contratto, deve verificare che il trasportatore abbia adempiuto agli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi. In particolare, dopo il 16 luglio 2015, il caricatore deve accedere a un «apposito portale dell'autotrasporto» e scaricare «la qualificazione di regolarità del vettore a cui si intende affidare lo svolgimento dei servizi» ⁽¹⁹⁾. L'art. 83 bis ha sollevato subito dubbi. Infatti, la «qualificazione di regolarità» consente di stabilire se siano stati pagati i contributi previdenziali e i premi assicurativi, ma non le retribuzioni. Ci si è chiesti ⁽²⁰⁾ se tale esame preliminare faccia venire meno la responsabilità solidale anche a questo ultimo riguardo. Poi, tale controllo sarebbe limitato al momento della conclusione del contratto e, pertanto, manca un sistema che garantisca la conoscenza sul versamento dei contributi previdenziali e dei premi assicurativi durante il rapporto, anche se «tale vuoto di tutela è colmato in via indiretta», in quanto il mittente «non stipulerà un contratto [...] con il vettore

⁽¹⁸⁾ Cfr. Cass. 17 ottobre 1992 n. 11430, in *Giur. it. mass.* 1992; Trib. Milano 5 febbraio 2015, *ibid.*, 2015; Trib. Genova 9 marzo 2016, *ibid.*, 2016.

⁽¹⁹⁾ Così si esprime l'art. 83 bis, comma quarto *ter*, del d. l. n. 112/2008.

⁽²⁰⁾ Cfr. E. VILLA, *La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi*, loc. cit., 1065 ss.; G. CAROSIELLI, *La responsabilità solidale nell'autotrasporto merci per conto terzi*, in *Dir. rel. ind.* 2015, 254 ss., secondo i quali la verifica di regolarità contributiva non farebbe andare esente il committente dalla responsabilità solidale anche per il pagamento delle retribuzioni. In senso contrario, v. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 204 ss.; M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto terzi*, in *Dir. trasp.* 2015, 366 ss.

che [...] risulti irregolare, perché non beneficerebbe dell'esonero dalla responsabilità» ⁽²¹⁾.

Infine, non vi è alcuna ragione per cui l'art. 83-*bis* abbia previsto un termine di decadenza di un anno e non di due, come imposto dall'art. 29, a proposito dell'appalto ⁽²²⁾. Si potrebbe giustificare tale scelta se la prima disposizione si applicasse solo qualora il vettore e il caricatore avessero definito un singolo viaggio; infatti, sarebbe eccessivo protrarre l'incertezza per due anni ⁽²³⁾. Però, tale rilievo perde di consistenza se si considera che l'art. 83-*bis* può riguardare rapporti concernenti più trasferimenti ⁽²⁴⁾.

Non vi è una ragione sistematica per cui il nostro legislatore avrebbe dovuto prevedere discipline differenti per i dipendenti delle imprese dedite all'appalto e per quelle dei trasportatori, ma questa soluzione prescrittiva non è superabile in via interpretativa. In casi come quello affrontato dalla decisione in esame, opera l'art. 83-*bis*, con un esito paradossale qualora il vettore si obblighi a eseguire anche servizi di magazzinaggio, di imballaggio, di preparazione dei beni e di loro adattamento in previsione della distribuzione; difatti, i dipendenti dediti a tali funzioni, antecedenti o successive al trasferimento, sono protetti dall'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003. Invece, quelli addetti al trasporto, cioè gli autisti, sono tutelati dall'art. 83-*bis*. Per entrambe le discipline, il committente e il caricatore sono responsabili in solido, ma opera l'esonero solo ai sensi dell'art. 83-*bis*, comma quarto-*ter*. A maggiore ragione, la soluzione è irrazionale se si considera che la giurisprudenza costituzionale ⁽²⁵⁾ ha esteso l'efficacia dell'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003 fuori dai limiti dell'appalto e, in particolare, alla subfornitura e ai relativi addetti.

⁽²¹⁾ Cfr. E. VILLA, *La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi*, loc. cit., 1066 ss.

⁽²²⁾ Per una diversa impostazione, cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 139 ss., «il problema della responsabilità solidale del committente in relazione alle prestazioni retributive, tributarie e contributive relative ai dipendenti, dovute dal vettore – appaltatore e dagli eventuali subvettori – subappaltatori [...] è stato risolto con l'applicazione della norma di maggiore rigore per il committente, propria del contratto di appalto rispetto a quella di trasporto (art. 1676 cod. civ.; art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003, e ciò è corretto, ricollegandosi tale applicazione agli aspetti generali organizzativi del contratto».

⁽²³⁾ Cfr. E. VILLA, *La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi*, loc. cit., 1076 ss.

⁽²⁴⁾ Cfr. D. CASCIANO, *La responsabilità solidale del committente nel contratto di auto-transporto di cose per conto terzi*, in *Dir. trasp.* 2017, 898 ss.. Ma v. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 204 ss., secondo il quale il termine si giustificerebbe per la prescrizione breve di un anno prevista dall'art. 2951 c. c. per i diritti derivanti dal contratto di trasporto. La soluzione non è convincente, perché tale regime non si applica alle retribuzioni e ai contributi, invece, soggetti al regime prescrizione dei crediti di lavoro.

⁽²⁵⁾ Cfr. Corte Cost. 6 dicembre 2017 n. 254, in *Riv. it. dir. lav.* II/2018, 242 ss.

Inoltre, se si riconoscesse il sussistere dell'appalto di servizi di trasporto, si giungerebbe all'esito paradossale per cui i dipendenti del vettore che stipuli un solo contratto sarebbero tutelati dall'art. 83-*bis*, mentre gli autisti di chi si impegnino a eseguire più viaggi nello stesso programma negoziale potrebbero invocare l'art. 29, secondo comma, del d. lgs. n. 276/2003, con una disparità di trattamento non giustificata, data la medesima natura delle prestazioni.

4. *Il contratto di logistica e la tutela dei dipendenti del vettore* – L'ulteriore corollario dell'impostazione preferibile, che esclude l'esistenza dell'appalto di servizi di trasporto, è l'applicazione dell'art. 1677-*bis* c.c. con riferimento alle prestazioni non accessorie. La logistica è un contratto misto la cui causa è da ricostruire sulla base del criterio dell'assorbimento ⁽²⁶⁾; quindi, è un negozio costituito da elementi di fattispecie tipiche diverse, con una causa unica, regolato dalla disciplina del tipo prevalente, con l'applicazione di norme relative a profili del negozio non assorbente ⁽²⁷⁾, se compatibili. Le operazioni di logistica comprendono la raccolta, l'assemblaggio, la preparazione, l'imballaggio e la distribuzione del prodotto. Il trasporto è il segmento o iniziale o finale di tale processo e, sebbene importante, ha una funzione accessoria e parziale rispetto alla complessa attività che lo precede o lo segue. Pertanto, la regolazione prevalente è quella dell'appalto di servizi e le disposizioni sul trasporto operano per i profili a esso inerenti ⁽²⁸⁾, purché compatibili con le previsioni sull'appalto.

La soluzione salvaguarda la specifica regolazione del trasporto, in particolare di quello stradale, interno o internazionale, consentendo l'applicazione della corrispondente disciplina. Se mai, come già rilevato, i problemi principali derivano dall'irrazionale presenza di due sistemi regolativi a proposito della

⁽²⁶⁾ Cfr. Trib. Savona 8 maggio 2013, in *Contr.* 2013, 700; App. Firenze 14 giugno 2012, in *Giur. it. mass.* 2012; Trib. Bari 31 maggio 2012, *ibid.*, 2012.

⁽²⁷⁾ Cfr. Cass. 17 novembre 2010 n. 23211, in *Contr.* 2011, 61. Trib. Napoli 7 maggio 2021, n. 4347, in *Giur. it. rep.* 2021; Trib. Parma 3 luglio 2013, n. 985, *ibid.*, 2013, secondo cui il negozio di logistica è «una figura atipica mista, contenente in sé gli elementi di varie fattispecie [...], per cui la prestazione [...] caratterizzante [...] determina la disciplina applicabile». Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.* 2022, 1119 ss., secondo cui «il contratto di logistica dovrebbe essere disciplinato dalle norme regolanti il tipo nominato nella cui rete sono attratti gli elementi prevalenti. Ciò, si ha lo scrupolo di precisare, non precluderebbe in astratto l'applicazione degli statuti attinenti agli altri interessi secondari, a condizione che siano compatibili con le regole relative al contratto [...] che dà l'intonazione all'intera operazione economica». Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, in *Lav. giur.* 2023, 365 ss., secondo cui «non sono mancate le decisioni che hanno mediato il carattere dell'assorbimento con quello della combinazione, ritagliando uno spazio residuale per la [...] disciplina degli altri contratti idonei a connotare alcuni segmenti del programma negoziale concordato [...], entro il limite della compatibilità con la disciplina tipica del contratto prevalente».

⁽²⁸⁾ Cfr. Cass. 27 luglio 2022 n. 6625, in *Giur. it. mass.* 2022.

responsabilità del committente per i comportamenti tenuti dal vettore o dall'appaltatore, con riguardo ai loro rispettivi dipendenti. Salvo un intervento sul piano costituzionale, questa discrasia emerge con particolare evidenza nell'ambito del contratto di logistica, perché i lavoratori subordinati dipendono spesso dalla stessa impresa e la differenza è solo nella qualificazione delle componenti di un negozio unitario, a causa mista, con un esito di evidente irrazionalità.

L'impostazione è stata confermata dall'art. 1, comma ottocentodiciannovesimo, della l. n. 234/2021, che ha inserito nel capo settimo del libro quarto del Codice civile l'art. 1677-*bis* c.c., secondo cui, qualora l'appalto abbia per oggetto la prestazione di servizi relativi alle attività di ricezione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, al trasferimento si applicano le norme relative al trasporto, in quanto compatibili.

La prescrizione ometteva qualsiasi riferimento alla nozione di logistica, sebbene riguardasse proprio tale fattispecie; difatti, ne coglie l'elemento fondamentale. Non a caso, l'art. 1677-*bis* c.c. è previsione di chiusura della disciplina relativa. Al contempo, la disposizione mette in evidenza come confluiscono in tale schema negoziale prestazioni eterogenee, tra le quali il trasporto, con l'applicazione in tale ultima ipotesi delle connesse previsioni, se non incompatibili con quelle sull'appalto.

L'art. 1677-*bis* c.c. ha subito un lieve cambiamento, in forza dell'art. 37-*bis*, comma primo, del d. l. n. 36/2022, convertito con modificazioni dalla l. n. 79/2022, e si sono definiti i servizi oggetto dell'appalto come di logistica, con la conferma dell'intenzione di regolare tale accordo. La trasformazione è di scarso rilievo, perché, fino dall'inizio e cioè dalla legge di bilancio per il 2022, era chiaro l'obiettivo prescrittivo, per una volta espresso con precisione concettuale. Se mai, la norma è una mera reiterazione di conclusioni alle quali si sarebbe potuti giungere sul piano teorico. Piuttosto, non si occupa della responsabilità solidale del committente per i crediti dei dipendenti dell'appaltatore e dei vettori. Questo è inspiegabile, poiché era il vero problema da affrontare, mentre la questione resta insoluta.