

CIRCOLARE N. 17/2012



*Ministero del Lavoro  
e delle Politiche Sociali*

**Direzione generale per l'Attività Ispettiva**



**Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali**  
**Partenza - Roma, 11/07/2012**  
**Prot. 37 / 0012732 / MA007.A001**

*Alle Direzioni regionali e territoriali del lavoro*

*Al INPS*

*Direzione Centrale Vigilanza sulle Entrate ed  
Economia Sommersa*

*All' INAIL*

*Direzione Centrale Rischi*

*Al Comando Carabinieri per la tutela del lavoro*

**LORO SEDI**

*e p.c.*

*Alla Direzione Generale delle relazioni industriali  
e dei rapporti di lavoro*

*All' Ispettorato regionale del lavoro di Palermo*

*Alla Provincia Autonoma di Trento*

*Alla Provincia Autonoma di Bolzano*

**LORO SEDI**

Oggetto: contratto di trasporto e altre tipologie contrattuali – applicazione del regime di responsabilità solidale di cui all'art. 29, comma 2 del D.Lgs. n. 276/2003.

Continuano a pervenire a questa Direzione generale numerose richieste di chiarimento, in particolare da parte del personale ispettivo, in ordine alle problematiche concernenti l'individuazione degli elementi distintivi delle diverse tipologie del contratto di appalto di servizi e del contratto di trasporto.

Tale questione interpretativa non è di scarso rilievo, in quanto riguarda i casi di corretta applicazione del regime di responsabilità solidale, previsto *ex lege* per il solo contratto di appalto, in base al quale tale obbligo grava in capo all'appaltatore e al subappaltatore, relativamente alla corresponsione ai lavoratori dei “*trattamenti retributivi, comprese le quote di trattamento di fine rapporto, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi (...)*”, entro il limite di due anni dalla cessazione del contratto, fermo restando il diritto di regresso nei confronti dell'obbligato principale.

Si ritiene utile delineare, pertanto, nel contesto organizzativo in materia di trasporti, le diverse fattispecie contrattuali, al fine di individuare l'esatto quadro regolatorio di volta in volta applicabile ed evitare fenomeni elusivi della normativa afferente alla responsabilità solidale, in particolare nell'ambito delle attività esternalizzate dalle aziende.

\*\*\*

Va ricordato, in primo luogo, che il contratto maggiormente utilizzato per il trasporto merci è quello del **trasporto**, disciplinato nel nostro ordinamento dall'art. 1678 cod. civ.

Si tratta di un contratto speciale tipico che rientra nel più ampio *genus* dei contratti di prestazione di servizi, il cui oggetto è rappresentato dal “*trasferimento, verso corrispettivo, di persone o cose da un luogo ad un altro*” da parte del vettore.

In particolare, il contratto di trasporto rientra nella fattispecie negoziale della *locatio operis*, caratterizzata dalla specialità dell'*opus* – trasporto da un luogo ad altro di persone o cose – con conseguente obbligo di conseguimento del risultato dedotto nel contratto.

Per quanto concerne tale schema contrattuale – pur essendovi chi lo accomuna ad una prestazione di servizi simile all'appalto, con la conseguente possibile applicazione della relativa disciplina, anche in tema di solidarietà – appare utile evidenziare come l'orientamento giurisprudenziale prevalente affermi che **al contratto di trasporto non trova applicazione la disciplina dell'appalto** e di conseguenza la norma speciale sulla responsabilità solidale di cui all'art. 29, comma 2 del Decreto cit., in ragione della tipicità di tale figura contrattuale che non consente l'applicazione analogica di norme relative ad altre figure contrattuali.

In sede ispettiva, pertanto, alla luce di tale orientamento, è necessario che il personale di vigilanza verifichi, in ogni caso, la natura, la quantità e la prevalenza delle attività svolte in concreto

dai lavoratori: **solo laddove il vettore compia esclusivamente le operazioni tipiche del trasporto e ed eventualmente quelle meramente strumentali alla sua esecuzione, quali la custodia, deposito, carico e scarico delle merci, non sarà di norma applicabile il regime di responsabilità solidale ex art. 29, comma 2 del D.Lgs. 276/2003.**

**Diversamente, nel caso si accerti il compimento di attività ulteriori ed aggiuntive rispetto a quelle sopra specificate, che esulano dallo schema tipico del trasporto, configurando una diversa prestazione di servizi, si dovrà ritenere applicabile la disciplina dell'appalto e la conseguente previsione dell'art. 29, comma 2 cit.**

\*\*\*

Rispetto a quanto sopra illustrato esiste, però, una particolare fattispecie negoziale, contemplata dalla dottrina e dalla giurisprudenza, nella pratica denominata “**appalto di servizi di trasporto**”, per mezzo della quale il vettore si obbliga a trasferire, per un certo periodo di tempo, all'interno di una zona territoriale ben individuata, persone o cose da un luogo all'altro, dovendo ricorrere, nella specie, la “*predeterminazione e la sistematicità dei servizi, accompagnate dalla pattuizione di un corrispettivo unitario e dalla assunzione dei rischi da parte del trasportatore*” (sul punto, Cass. civ. Sez. III, sent. n. 6160 del 13.03.2009).

In tali contratti viene programmata una serie di trasporti collegati al raggiungimento **di un risultato complessivo al quale le parti si sono reciprocamente obbligate con un unico atto**, sicché tali trasporti assumono il carattere di **prestazioni continuative con disciplina unitaria**, per soddisfare le quali il trasportatore deve organizzare i mezzi richiesti dalle particolari clausole contrattuali.

**Il dato caratterizzante tali fattispecie è la durata e costanza nel tempo delle prestazioni dedotte in contratto** le quali, non esaurendosi in sporadiche ed episodiche prestazioni di trasporto, **vanno ad integrare un risultato complessivo** rispondente alle esigenze del committente, per il quale è stato sostenuto che debbano trovare applicazione le disposizioni che disciplinano il contratto di appalto, tra cui anche la disposizione della responsabilità solidale di cui all'art. 29, comma 2 cit.

Tale assunto è stato confermato dalla giurisprudenza, tenuto conto del fatto che la suddetta ricostruzione sarebbe “*oltremodo coerente con quella unitaria ricostruzione della vicenda contrattuale (...) per cui non è scindibile (...) il singolo episodio di trasporto, ma è necessario*

*mantenere una visione unitaria e globale del rapporto contrattuale*” (in tal senso Corte App. Torino 3 luglio 1991; cfr. altresì Corte Costituzionale 5.11.1996, n. 386).

**Pertanto, qualora si riscontri, alla luce delle considerazioni sopra menzionate, che la prestazione dedotta nel contratto di trasporto, a prescindere dal *nomen iuris* utilizzato, è consistita in una serie di trasporti collegati al raggiungimento di un risultato complessivo, al quale le parti si sono reciprocamente obbligate, anche oltre il tempo strettamente necessario per il trasporto, al fine di rispondere ad una serie di necessità del committente, eventualmente attraverso la predisposizione preventiva – da parte del trasportatore – di una organizzazione idonea, gli ispettori potranno ritenere applicabile la disciplina del contratto di appalto e, per l’effetto, la norma di tutela di cui all’art. 29, comma 2 del D.Lgs. n. 276/2003.**

In questi casi, dunque, in cui il risultato da conseguire risulta essere, anche attraverso la lettura sistematica del contratto e delle clausole singolarmente pattuite, **la predisposizione del servizio complessivamente inteso piuttosto che l’esecuzione di singole prestazioni di trasporto**, la giurisprudenza è dell’avviso che *“al fine di garantire una maggiore omogeneità nella disciplina dell’intera fattispecie”* si debba privilegiare la disciplina del tipo contrattuale prevalente, *“ossia maggiormente caratterizzante il rapporto”*, ovvero maggiormente rispondente al risultato unitario dedotto nel contratto e che pertanto *“si dovranno applicare le disposizioni che regolano il contratto di appalto”* (cfr. Tribunale di Torino, 23 maggio 2005, n. 3442/05).

\*\*\*

Altra fattispecie contrattuale generalmente ricondotta dalla giurisprudenza nell’alveo della disciplina del contratto principale di trasporto è il “sub-contratto” di trasporto o **subvezione** molto frequente nella prassi commerciale.

La disciplina applicabile in tale ipotesi è la stessa prevista per il contratto di trasporto a nulla rilevando, ai fini della qualificazione, il fatto che il trasportatore si obblighi al trasporto in prima persona o, come nell’ipotesi di specie, facendo ricorso a terzi per l’esecuzione del contratto stesso. In tale ipotesi, tra il vettore ed il sub vettore non sussiste alcuna responsabilità solidale (Cfr. sent. Cass. Civ. Sez. III, 10 gennaio 2008, n. 245).

\*\*\*

Ampia diffusione trova anche il contratto di **spedizione**, disciplinato dagli artt. 1737 e ss. cod. civ., contratto tipico che rappresenta una *species* del più ampio *genus* del contratto di mandato (art. 1703 cod. civ.), con cui un soggetto (spedizionario) si obbliga a concludere un contratto di trasporto in nome proprio e per conto dell'altro contraente (mandante).

Lo spedizionario rimane generalmente estraneo alla regolarità dei rapporti di lavoro dei dipendenti del trasportatore che ha eseguito il trasporto stesso; **in sede ispettiva occorre tuttavia considerare che lo spedizionario può materialmente assumere in prima persona l'obbligazione del trasporto, assumendo in tal modo gli obblighi ed i diritti del vettore ai sensi dell'art. 1741 cod. civ., così da rientrare nell'ambito di applicazione della normativa in tema di contratto di trasporto, rispetto al quale valgono le considerazioni sopra riportate.**

\*\*\*

Dal quadro regolatorio sin qui delineato, va distinto il contratto di **appalto** che, come noto, si concretizza nello svolgimento di un'opera o di un servizio che l'appaltatore assume verso il committente, dietro corrispettivo, **avvalendosi in piena autonomia di una propria organizzazione imprenditoriale e con assunzione del rischio d'impresa.**

In relazione alla attività di trasporto assume rilievo la particolare tipologia dell'**appalto di servizi**, schema contrattuale finalizzato a produrre un'utilità o a soddisfare un determinato interesse del committente, consistente nella fornitura di un servizio quale risultato di un'attività di lavoro.

In tale contesto, il criterio discrezionale tra il contratto di appalto ed il contratto di trasporto, come sopra delineato, è **l'assunzione o meno di un insieme di obbligazioni contrattuali non rinvenibili e non riconducibili alla sola disciplina del trasporto**, quali *“le obbligazioni derivanti dalla gestione per conto del committente di un'attività imprenditoriale complessa da organizzarsi in maniera stabile sulla base dell'esigenza manifestata dallo stesso committente, tale per cui la prestazione dedotta in contratto vada ben oltre il solo trasferimento delle cose da un luogo ad un altro (ed eventualmente nell'esecuzione delle tipiche obbligazioni accessorie al trasporto)”* (cfr. sent. Trib. di Venezia – Sez. Lav. n. 218/2011; sent. Trib. di Milano – Sez. Lav. del 16.11.2005; nonché Cass. n. 11430/1992 e Cass. n. 5397/1979).

**Nell'ipotesi di appalto di servizi, ovvero qualora risulti prioritaria la prestazione di servizi o di altre attività ad essi connesse (quali stoccaggio, catalogazione della merce, gestione**

della stessa all'interno del magazzino, promozione, vendita e commercializzazione dei prodotti trasportati ecc.) rispetto alla prestazione di mero trasporto, è sempre ravvisabile *sine dubio* il regime di responsabilità solidale di cui all'art. 29, comma 2, D.Lgs. n. 276/2003, espressamente prevista in capo al committente imprenditore o datore di lavoro e all'appaltatore.

\*\*\*

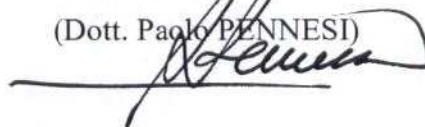
Infine, poiché lo schema contrattuale dell'appalto di servizi risulta essere nelle pratiche commerciali assai "duttile", tanto da caratterizzare operazioni economiche diverse, in tale contesto il contratto di **logistica** risponde alla sempre più frequente tendenza del mercato ad accorpate più servizi 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 di gestione dello stesso.

Più specificatamente, il contratto di logistica è un contratto atipico **al quale risulta potenzialmente applicabile sia la disciplina dettata per il contratto di trasporto che quella prevista per il contratto d'appalto di servizi**, essendo necessario, a tal fine, verificare in concreto il tipo di prestazioni dedotte in contratto.

Laddove, pertanto, i servizi di logistica non si risolvano in prestazioni meramente accessorie al trasporto o alla spedizione (custodia, deposito, carico e scarico delle merci), ma si traducano in operazioni più complesse e si articolino in molteplici attività ad esso correlate (quali ad esempio lavori di imballaggio, raccolta ordinativi, trasferimento, gestione della conservazione delle merci, deposito, riconsegna a differenti destinatari) **viene in rilievo un'articolata prestazione di servizi, rispetto alla quale il committente ed il soggetto prestatore di tali servizi possono essere assoggettati alla disciplina dell'appalto, ivi compreso il regime della responsabilità solidale ex art. 29, comma 2 del D.Lgs. n. 276/2003.**

IL DIRETTORE GENERALE

(Dott. Paolo PENNESI)



DP

<b>Tipologie contrattuali</b>	<b>Applicazione regime solidaristico ex art. 29, comma 2, D.Lgs. n. 276/2003</b>
Contratto di trasporto	NO
Appalto di servizi di trasporto	SI
Subvezione	NO
Spedizione	NO
Appalto di servizi	SI
Logistica	SI