

Collana delle pubblicazioni di “FA.RI sul lavoro”

Diretta da

E. Balletti, A. Bellavista, E. Gragnoli, F. Lunardon

A. Pizzoferrato, G. Proia, R. Santucci



Organizzazione e lavoro nel settore dei trasporti tra generalità e specialità Il contratto di logistica

Atti del Convegno

Verona, 20-21 ottobre 2023

a cura di

Francesco Santoni e Chiara Tincani



G. Giappichelli Editore

Collana delle pubblicazioni di “FA.RI sul lavoro”

Diretta da

E. Balletti, A. Bellavista, E. Gragnoli, F. Lunardon, A. Pizzoferrato, G. Proia, R. Santucci

Organizzazione e lavoro nel settore dei trasporti tra generalità e specialità Il contratto di logistica

*Atti del Convegno
Verona, 20-21 ottobre 2023*

a cura di

Francesco Santoni e Chiara Tincani



G. Giappichelli Editore

© Copyright 2024 - G. GIAPPICHELLI EDITORE - TORINO

VIA PO, 21 - TEL. 011-81.53.111

<http://www.giappichelli.it>

ISBN/EAN 979-12-211-0976-4

ISBN/EAN 979-12-211-5956-1 (ebook)

Il presente volume è stato pubblicato con il contributo finanziario del Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università degli Studi di Verona.

Stampa: Stampatre s.r.l. - Torino

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941, n. 633.

Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da CLEARedi, Centro Licenze e Autorizzazioni per le Riproduzioni Editoriali, Corso di Porta Romana 108, 20122 Milano, e-mail autorizzazioni@clearedi.org e sito web www.clearedi.org.

INDICE

pag.

PRIMA SESSIONE

Generalità vs. specialità nel settore dei trasporti: i punti di vista

FRANCESCO SANTONI

Il lavoro del personale navigante tra diritto comune e discipline speciali nei recenti sviluppi legislativi

3

EMILIO BALLETTI

Normativa generale e disposizioni particolari nei contratti di lavoro a disciplina speciale

23

ENRICO GRAGNOLI

Il trasporto, il diritto del lavoro e la specialità

45

ANDREA LA MATTINA

Un rinnovato ruolo "pionieristico" del lavoro nautico?

63

STEFANO POLLASTRELLI

La normativa esclusiva della disciplina del lavoro nautico

103

ROSARIO SANTUCCI

Le opportunità dei trattamenti differenziati (speciali), purché ragionevoli, nelle discipline dei rapporti di lavoro

111

pag.

SECONDA SESSIONE

Il contratto di logistica e i suoi effetti sul lavoro

ROBERTO CALVO

L'art. 1677-bis c.c. e la teoria del contratto "carismatico" 125

FABRIZIO CRISCUOLO

*La fornitura dei servizi di logistica e il declino
del tipo contrattuale* 135

ALESSANDRO RICCOBONO

*Logistica e diritti dei lavoratori nelle catene del valore: prospettiva
qualificatoria e recenti novità legislative* 147

CHIARA TINCANI

Il trasporto e la logistica 173

ALESSANDRO BELLAVISTA

Le catene di appalti e la tutela dei lavoratori 193

GIANFRANCO BENELLI

*Le prestazioni di trasporto nell'ambito della logistica. Il regime tariffario in
materia di autotrasporto merci* 205

DOMENICO GAROFALO

Il contratto di logistica (art. 1677-bis c.c.) e i suoi effetti sulla tutela del lavoro 221

SEVERINO NAPPI

Il contratto di logistica e la responsabilità solidale 249

ALBERTO PIZZOFEERATO

*Il lavoro nel settore della logistica e dei trasporti alla luce del nuovo art.
1677-bis c.c.: osservazioni in tema di responsabilità solidale* 263

MARCO MOCELLA

Diritto del lavoro nel trasporto merci e logistica 273

PRIMA SESSIONE

GENERALITÀ VS. SPECIALITÀ NEL SETTORE DEI TRASPORTI: I PUNTI DI VISTA

IL LAVORO DEL PERSONALE NAVIGANTE TRA DIRITTO COMUNE E DISCIPLINE SPECIALI NEI RECENTI SVILUPPI LEGISLATIVI

Francesco Santoni *

1. *Rapporti di lavoro speciali e rapporti a disciplina speciale*

L'individuazione di una serie di rapporti speciali all'interno della categoria del lavoro dipendente trae fondamento dalla presenza di particolari normative, volte a specificare o adattare il generale modello del lavoro nell'impresa ai tratti peculiari di altri modelli contrattuali, non di rado al fine di contemperare le finalità protettive con interessi pubblici o collettivi ritenuti dall'ordinamento giuridico di particolare rilievo¹.

Non per caso, il Codice civile individua nell'art. 2239 una norma generale di rinvio della disciplina del lavoro nell'impresa, dove assume un profilo preponderante il tratto della subordinazione rispetto a quello dell'organizzazione del contesto produttivo, a tutti quei rapporti non inerenti ad un'impresa con il solo temperamento della compatibilità con l'eventuale loro specialità². Ed in tal senso il codice considera di carattere speciale non solo i rapporti alle dipendenze di datori non imprenditori richiamati nell'art. 2139 c.c., ma anche il rapporto di lavoro a domicilio (art. 2128 c.c.) e l'apprendistato (art. 2134 c.c.).

Tuttavia, non sempre il riferimento all'esistenza di discipline particolari ai motivi che le giustificano è sufficiente per stabilire il confine oltre il quale l'articolazione disciplinare corrisponde a una specialità in senso proprio, ov-

* Professore emerito di Diritto del lavoro – Università di Napoli “Federico II”.

¹ Sia consentito rinviare al mio, *Rapporti speciali di lavoro*, Giappichelli, Torino, 1993, XI ss.

² V.: L. RIVA SANSEVERINO, *Del lavoro*, in *Comm. cod. civ.*, a cura di A. SCIALOJA-G. BRANCA, *sub* art. 2239 c.c., Zanichelli-Foro italiano, Bologna-Roma, 1969, 250 ss.

vero alla modificazione del nucleo essenziale dei requisiti del rapporto.

La rilevanza della questione è apparsa peraltro più accentuata dalla metamorfosi identitaria del diritto del lavoro, che si è allontanato dall'originaria funzione garantista collegata a uno *status* professionale, preoccupandosi piuttosto di fornire soluzioni caratterizzate da criteri selettivi dei suoi beneficiari che hanno indotto il legislatore a collocare in un più articolato contesto normativo le tipologie contrattuali. Così, una volta superata la necessità di fare riferimento a un concetto contenutisticamente unitario di lavoro subordinato fondato sulla nozione desunta dall'art. 2094 c.c., suscettibile di ricomprendere un tipo legale omnicomprensivo³, si è affermata nella legislazione una vasta congerie di modelli contrattuali distintamente regolati attraverso una modulazione delle tutele⁴.

Tale linea di politica del diritto, peraltro assecondata da una serie di direttive dell'Unione europea, ha prospettato un diverso ruolo dell'intervento eteronomo nei rapporti di lavoro, non più caratterizzato dall'espansione delle tutele del lavoro a tempo indeterminato, quanto piuttosto finalizzato alla promozione dell'occupazione attraverso una moltiplicazione delle tipologie contrattuali. Simili tipologie, nonostante alcune incisive deviazioni rispetto al modello standard, risultano tuttavia pur sempre riconducibili al tipo generale delineato dall'art. 2094 c.c.⁵, perché si caratterizzano per variazioni disciplinari ovvero per l'attenuazione del vincolo di subordinazione che tuttavia non sembra incidere sulla natura del rapporto⁶.

³ Cfr. P. ICHINO, *Il contratto di lavoro*, in *Tratt. dir. civ. e comm.*, diretto da A. CICU-F. MESSINEO-L. MENGONI, ora da P. SCHLESINGER, vol. III, Giuffrè, Milano, 2000, 320 ss.

⁴ V.: R. SCOGNAMIGLIO, *Lavoro subordinato e diritto del lavoro alle soglie del 2000*, in *Arg. dir. lav.*, 1999, 274 ss.

⁵ Cfr. L. MONTUSCHI, *Sulla discussa "centralità" della fattispecie "contratto di lavoro subordinato"*, in *Scritti in onore di L. Mengoni*, vol. II, Giuffrè, Milano, 1995, 1044 ss., il quale sottolinea fermamente la "centralità" del tipo generale di contratto di lavoro subordinato modellato dall'art. 2094 c.c., rispetto al quale le altre tipologie si vengono a trovare in una situazione di "subaltermità sostanziale".

⁶ Nel senso di una riconduzione di tali tipologie ai rapporti speciali di lavoro, v. E. GHERA, *La flessibilità: variazioni sul tema*, in *Riv. giur. lav.*, 1996, I, 123 ss., spec. 127, il quale tende a valorizzare l'incidenza funzionale di simili elementi di differenziazione del singolo tipo di rapporto: anche con riferimento al tempo di lavoro, ad esempio, l'Autore sottolinea come questo non misuri soltanto la dimensione quantitativa della prestazione, nella prospettiva, dunque, di semplice modalità esecutiva della prestazione, "ma, piuttosto, qualifica la funzione economica del contratto in riferimento sia alle esigenze produttive e organizzative delle imprese sia – ancor di più – al bisogno di occupazione e alle aspettative di reddito dei lavoratori". Più in generale, sulla questione, v. pure il mio *Rapporti speciali di lavoro*, cit., 9 ss.

In molti casi si tratta, infatti, soltanto di rapporti di lavoro a disciplina speciale, fondati su di una specifica regolamentazione della fattispecie contrattuale, in forza della quale è possibile profilare una diversificazione del regolamento applicabile, senza alcun riflesso sulla struttura del sottostante rapporto lavorativo.

La variabilità della subordinazione, quale elemento caratterizzante lo schema funzionale del tipo generale, può determinare del resto la specialità del rapporto solo qualora si traduca in una variazione qualitativa delle modalità dell'adempimento e non quando si esaurisca in una maggiore o minore intensità del vincolo gravante sul dipendente. La qualità dell'adempimento può porsi, infatti, a fondamento di specifiche tutele dettate per talune figure di dipendenti, la cui posizione professionale implica comportamenti solutori richiesti da compiute ed autonome regolamentazioni di settore, alla stregua delle quali la disciplina del rapporto viene adattata alle esigenze dell'organizzazione produttiva⁷.

Così, una volta superata la necessità di fare riferimento ad un concetto contenutisticamente unitario di lavoro subordinato fondato sulla nozione desunta dall'art. 2094 c.c., suscettibile di ricomprendere un tipo legale omnicomprensivo, appare sempre più evidente la necessità di rappresentare il contenuto specifico delle attività che il prestatore è tenuto a effettuare in considerazione della concreta realtà organizzativa in cui è tenuto ad operare; realtà che, a sua volta, tende a modificare non solo le modalità dell'adempimento ma talora l'intera disciplina del rapporto, così ribaltandosi in definitiva il criterio delineato nell'art. 2239 c.c.⁸.

Pertanto, fermo restando il limitato valore descrittivo della nozione stessa di rapporto speciale, per aversi specialità di un rapporto non basta una mera diversificazione disciplinare che incida sulla natura del vincolo della subordinazione, ma occorre che vi sia un particolare assetto di interessi protetti tale da indurre ad una modificazione essenziale degli elementi che qualificano il modello generale, o ancora la presenza di un mutamento significativo nell'oggetto stesso della prestazione⁹.

⁷ Cfr. G. PROIA, *Flessibilità e tutela "nel" contratto di lavoro subordinato*, in *Dir. rel. ind.*, 2002, 421 ss., secondo cui l'ordinamento, "pure mettendo a disposizione dei privati una pluralità di modelli, resta ispirato al principio della tipicità nel senso che l'autonomia negoziale deve necessariamente svolgersi entro gli schemi contrattuali fissati dalla legge".

⁸ V. ancora il mio, *Rapporti speciali di lavoro*, cit., XIII ss.

⁹ V., sul punto, G. PROIA, *op. cit.*, 425 e 431; M. NAPOLI, *Contratto e rapporti di lavoro*, oggi, in *Scritti in onore di Luigi Mengoni*, vol. II, cit., 1075 ss., il quale, facendo riferimento

In tale direzione, un rilevante ambito di approfondimento sui rapporti tra diritto comune e diritto speciale mantiene tuttora l'intero settore dei trasporti, che presenta storicamente una sistemazione normativa del tutto autonoma, specie nei rapporti di lavoro del personale marittimo e aereo, dove l'inerenza della prestazione ad un particolare contesto organizzativo non si riflette solo sugli elementi essenziali del sinallagma contrattuale. Tuttavia, anche in tali contesti si ravvisa una integrazione normativa tra l'ordinamento autonomo e il diritto comune del lavoro¹⁰, nel quale sempre più tende ad inserirsi anche in ragione della perdita di centralità delle codificazioni e del crescente rilievo della legislazione speciale e del diritto sovranazionale.

2. I rapporti di lavoro del personale navigante: specialità e diritto comune

E invero, i rapporti di lavoro del personale navigante presentano, per opinione diffusa, il profilo delle specialità in senso stretto, sia per il contesto organizzativo all'interno del quale risultano inquadrati, sia soprattutto perché regolati dal codice della navigazione, espressamente riconosciuto come fonte esclusiva della relativa materia¹¹, a cui si è aggiunta la Convenzione internazionale n. 186 (MLC), adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94^{ma} sessione della Conferenza generale dell'OIL, ratificata dall'Italia con legge 23 settembre 2013, n. 113¹².

Tale Convenzione include un insieme di disposizioni volte a garantire condizioni di lavoro e di vita sostenibili a bordo delle navi che svolgono viaggi internazionali o tratte fra porti stranieri; a rafforzare le norme in tema di salute e sicurezza nel lavoro marittimo; ad assicurare il rispetto di condizioni di impiego eque; a prevedere misure previdenziali ed altre forme di protezione sociale, anche al fine di evitare fenomeni di *dumping* sociale.

al raggruppamento di rapporti di lavoro differenziati “*in base a elementi che consentono di flessibilizzare il rapporto per rispondere a esigenze del datore di lavoro o del lavoratore*”, sottolinea come questi risultino caratterizzati da una “*comune regolamentazione*” rispetto al modello tipico del rapporto di lavoro, salvo che per gli “*istituti per definizione incompatibili*” con l'elemento di “*specialità*”.

¹⁰ Cfr. M.I. PISANU, *Il lavoro marittimo tra specialità e regole di diritto comune del lavoro. I contratti di trasporto*, a cura di F. MORANDI, Zanichelli, Bologna, 2013, 857 ss.

¹¹ Cfr. G. BRANCA, *Contratto di arruolamento e lavoro subordinato*, Giuffrè, Milano, 1967.

¹² V.: M. GRIGOLI, *La convenzione sul lavoro marittimo*, Cacucci, Bari, 2007.

La similarità della disciplina e l'omogenea fisionomia delle attività rese a bordo ha determinato, almeno in origine, una categoria unitaria del lavoro nella navigazione, anche se al contratto di arruolamento va riconosciuta una priorità non solo nei confronti dell'altra fattispecie del personale di volo ma addirittura nei confronti dell'evoluzione storica del comune contratto di lavoro¹³.

La specialità dei contratti di lavoro della navigazione si radica, pertanto, nel codice della navigazione, anche se prevalenti sono le ricostruzioni che indicano la separatezza normativa nella presenza di interessi pubblici preminenti, o nell'esigenza di contemperare la tutela dei lavoratori con gli interessi connessi alla salvaguardia del patrimonio navigante ed alla sicurezza dei passeggeri¹⁴.

Di conseguenza, nel lavoro nautico, la variazione extra tipica che ne connota specialità non riguarda tanto la struttura essenziale del rapporto quanto piuttosto un elemento estrinseco costituito dalla natura generale degli interessi protetti. L'inerenza della prestazione ad una impresa di navigazione caratterizza infatti il rapporto senza incidere sugli elementi essenziali del sinallagma contrattuale, così determinando una diversa rilevanza di questa area di specialità collegata all'assetto degli interessi protetti, rispetto a quella in senso proprio derivante dalla modificazione degli elementi che qualificano il modello generale regolato dal Codice civile¹⁵. In altri termini, l'esistenza di una peculiare disciplina, ordinata in un autonomo Codice e solo in via residuale integrabile con quella del Codice civile, costituisce elemento sufficiente per definire speciali i contratti di lavoro del personale navigante¹⁶.

¹³ Cfr. L. MENGHINI, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, in *Tratt. dir. civ. e comm.*, diretto da A. CICU-F. MESSINEO-L. MENGONI, ora da P. SCHLESINGER, vol. XX, Giuffrè, Milano, 1996, 37 ss.

¹⁴ Cfr. M. GRIGOLI, *Regime dei beni nautici ed esigenze di sicurezza della navigazione*, Libreria Bonomo, Bologna, 2002, 99 ss.; E. GRAGNOLI, *Il lavoro a bordo delle navi fra tutela della sicurezza e diritto del lavoro*, in *Tratt. breve di dir. mar.*, a cura di A. ANTONINI, vol. I, Giuffrè, Milano, 2007, 291 ss.

¹⁵ Cfr. M. GRANDI, *Rapporto di lavoro*, in *Enc. dir.*, vol. XXXVIII, Giuffrè, Milano, 1987, 332 ss.

¹⁶ V., in particolare, S. PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Riv. nav.*, 1943-48, I, 23 ss.; F.M. DOMENIDÒ, *L'organizzazione del lavoro nautico e il diritto comune*, in *Riv. dir. nav.*, 1957, I, 215 ss.; E. SPASIANO, *Oggetto, limiti ed integrazione del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1961, I, 43 ss.; G. CAMARDA, *Fonti e strutture organizzative nel diritto della navigazione*, Giappichelli, Torino, 1988, 91 ss.; B. BALLETTI, *Rilevanza e tipicità del contratto di arruolamento*, Jovene, Napoli, 1980, 65 ss.

Inoltre, la specialità trova il suo cardine nell'art. 1 c. nav., il quale determina il rapporto tra diritto speciale e diritto comune per cui, in materia di lavoro marittimo, trovano applicazione le norme del Codice della navigazione e solo in via sussidiaria quelle di lavoro comune, qualora la ricerca analogica in ambito delle prime non abbia dato esito alcuno¹⁷.

Tuttavia, come rilevato da tempo dalla Corte costituzionale¹⁸, la perdita progressiva di rilievo di talune peculiarità del lavoro a bordo per l'avanzamento della tecnica, accompagnato dall'intensificarsi delle previsioni a tutela del lavoratore, impone l'uniformità delle discipline del rapporto di lavoro nautico e di quello comune, nella mancanza di fondate ragioni per differenziarle e della necessità di una interpretazione sistematica e costituzionalmente orientata della complessiva disciplina applicabile al lavoro nautico, nell'ambito della quale le norme dettate dal codice della navigazione si intrecciano ampiamente con quelle comuni, anche per le lacune intrinseche della normativa speciale.

Sussiste del resto un ampio corpo di principi applicabili senza distinzioni a tutti i rapporti di lavoro subordinato, tanto che la separazione disciplinare è stata attenuata dalla stessa giurisprudenza costituzionale la quale, fra l'altro, ha stabilito che *“la parità di trattamento del lavoratore marittimo, rispetto a quello comune, va sempre perseguita salvo che esistano (e prevalgono) esigenze diverse che giustifichino la differenziazione di tutela: differenziazione che d'altra parte è attenuata anche dalla contrattazione collettiva”*. Ciò in quanto bisogna tenere conto che, sebbene l'interesse alla sicurezza della navigazione e dell'equipaggio giustifica tutele diversificate, anche nel rapporto di lavoro nautico il vincolo causale di subordinazione, inteso sia come assoggettamento alle direttive che come obbligo di coordinamento e collaborazione fra tutti i lavoratori, presenta tratti comuni con quello dell'impresa in generale.

In ogni caso, pur in presenza di atteggiamenti simili del vincolo di subordinazione, non vi è alcun motivo di rintracciare ad ogni costo elementi che ne connotino il profilo funzionale, dovendosi così escludere che le peculiarità connesse alla natura della prestazione possano indurre a qualificare i contratti nelle imprese di navigazione in termini di sottotipi del contratto di lavoro regolato dall'art. 2094 c.c.¹⁹. A tanto si oppone la tradizio-

¹⁷ V. D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Giuffrè, Milano, 1965, spec. 181 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, vol. I, tomo 1, Giuffrè, Milano, 1987, 106 ss.

¹⁸ Cfr. Corte cost. 3 aprile 1987, n. 96; Corte cost. 10 marzo 1994, n. 80.

¹⁹ Cfr. sul punto L. MENGONI, *La questione della subordinazione in due trattazioni re-*

nale separatezza delle tutele che caratterizza i contratti di lavoro del personale navigante rispetto al diritto comune e che permane tuttora inalterata, anche se è già stato rilevato come l'originaria diversificazione disciplinare si sia in parte affievolita via via che l'ordinamento giuridico ha assicurato al lavoro nell'impresa crescenti e più significative forme di protezione.

Non per caso, la soluzione legislativa dell'art. 35, ultimo comma, legge n. 300/1970, aveva affidato alla contrattazione collettiva l'estensione delle fondamentali garanzie contemplate nello statuto dei lavoratori²⁰. La soluzione statutaria e le successive modifiche degli artt. 325 e 361 c. nav., in forza delle quali veniva demandata alle norme dei contratti collettivi rispettivamente la determinazione della misura e delle componenti della retribuzione e l'indicazione delle indennità retributive accessorie, pur non avendo alterato i criteri della gerarchia delle fonti previsti dall'art. 1, c. nav., aveva tuttavia palesato l'intenzione del legislatore di favorire un progressivo adattamento della disciplina dei rapporti del personale navigante alla più generale evoluzione del diritto comune del lavoro²¹.

E tale obiettivo era stato pure sviluppato dalla Corte costituzionale nelle note decisioni relative ai limiti del potere di licenziamento nelle imprese di navigazione²², che avevano valorizzato l'esigenza di garantire obiettivi paritari di protezione in ogni ambito lavorativo, anche quando vi fossero elementi di qualificazione idonei a legittimare una disciplina differenziata del rapporto²³.

Tale finalità è stata confermata pure nella sentenza 23 luglio 1991, n. 364²⁴, con la quale la Corte costituzionale ha esteso l'applicabilità delle garanzie procedurali dei primi tre commi dell'art. 7, legge n. 300/1970, al li-

centi, in *Riv. it. dir. lav.*, 1986, I, 11, il quale esclude che la categoria dei rapporti di lavoro speciali possa coincidere con il concetto dogmatico di sottotipo negoziale; ma v. altresì A. CATAUDELLA, *Spunti sulla tipologia dei rapporti di lavoro*, in *Dir. lav.*, 1983, I, 77 ss.

²⁰ Cfr. B. BALLETTI, *Rilevanza e tipicità del contratto di arruolamento*, cit., 41 ss.

²¹ Cfr. G. PERA, *Integrazione dell'art. 325 c. nav. riguardante la retribuzione dei marittimi*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 1980, 873 ss.

²² Cfr. Corte cost. 3 aprile 1987, n. 96. Sull'assetto normativo derivante da tale sentenza v. in particolare, S. ZUNARELLI, *Rapporto di lavoro nautico e giustificato motivo di licenziamento dell'arruolato*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 1987, 809 ss. V. anche Corte cost. 31 gennaio 1991, n. 41, in *Foro it.*, 1991, I, 1030.

²³ Cfr. F. SANTONI, *Il rapporto di lavoro del personale navigante*, in *Rapporti speciali di lavoro*, cit., 255 ss.

²⁴ Cfr. Corte cost. 23 luglio 1991, n. 364, in *Foro it.*, 1991, I, 2609.

enziamento disciplinare del personale navigante, così esercitando una funzione di supplenza legislativa e di denuncia delle carenze della contrattazione collettiva che determinavano la persistenza di ingiustificate disparità di trattamento fra le diverse categorie dei lavoratori.

Tuttavia, non può non rilevarsi come, nonostante l'allineamento al diritto comune di questi fondamentali aspetti di tutela, permangano tuttora numerose le diversità disciplinari che connotano i rapporti del personale navigante, come il controllo dei marittimi con l'iscrizione nelle matricole della gente di mare e sull'idoneità al servizio e sull'abilitazione professionale, regolata oltre che da alcune norme del Codice della navigazione, dal d.lgs. n. 71/2015, che definisce i requisiti minimi di formazione e le modalità di addestramento, certificazione ed abilitazione per le specifiche funzioni svolte a bordo della nave; il contratto di arruolamento da effettuarsi, a pena di nullità, per atto pubblico ricevuto dall'autorità marittima dello Stato (art. 328 c. nav.), che deve contenere necessariamente gli elementi specificati all'art. 332 c. nav. ed essere annotato sul ruolo di equipaggio della nave su cui il marittimo espletterà il proprio servizio; l'inserimento nella particolare realtà organizzativa costituita dall'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che ne giustifica la sottoposizione al potere gerarchico del comandante; il diritto alla retribuzione in ogni ipotesi di sospensione dal servizio per malattia o lesione; il diritto alla paga ed al mantenimento a bordo fino al soddisfacimento dei crediti per il rapporto ormai estinto; il differimento del termine prescrizione biennale dei diritti nascenti dal contratto di arruolamento alla cessazione del rapporto di lavoro²⁵, la cui separatezza rispetto al diritto comune è stata accertata dalla Corte costituzionale nella sentenza 7 novembre 2006, n. 354²⁶ e ribadita, più recentemente, nella sentenza 13 luglio 2023, n. 143.

3. La disciplina del personale di volo e il diritto comune

Per quanto concerne il personale di volo, il quadro normativo dettato originariamente dal codice della navigazione è stato oggetto di talune modifiche al fine di uniformarne la disciplina con i principi dettati dall'Unione europea. Il previgente codice, infatti, distingueva nell'istituzione del

²⁵ Cfr. L. MENGHINI, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 495 ss.

²⁶ Cfr. A. VALLEBONA, *La prescrizione dei crediti dei naviganti: la questione non è chiusa*, in *Giur. cost.*, 2006, 3743.

Capo II in trasporti “di linea” e “discontinuo od occasionale”, laddove l’attuale disciplina dei servizi aerei “di linea” e non, è desumibile dal Titolo VI Libro I, parte seconda del codice della navigazione nella sezione “ordinamento dei servizi aerei”, a seguito dalla riforma varata nel 2005.

Questa riforma ha inoltre attribuito all’ENAC (*Ente Nazionale per l’Aviazione Civile*), la possibilità di assolvere più adeguatamente i propri compiti nel rispetto della normativa comunitaria ed internazionale²⁷.

La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, avvenuta con i dd.lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e 15 marzo 2006, n. 151, ha tuttavia investito solo marginalmente i profili giuslavoristici. Si è provveduto infatti ad una modifica delle disposizioni riguardanti il personale aeronautico, con riferimento al rilascio delle licenze, attestati, certificazioni, titoli professionali e alla disciplina speciale del collocamento e del previgente divieto di mediazione: istituti, questi ultimi, che sono scomparsi conformandosi al diritto comune.

Sotto il profilo della specialità, alla disciplina interna del Codice della navigazione (artt. 900-923), si sono aggiunte le norme comunitarie che hanno introdotto regole per garantire *standard* uniformi di sicurezza per tutti gli equipaggi, anche sotto il profilo dell’organizzazione del tempo del lavoro.

Il quadro normativo appare piuttosto frammentato anche in ragione delle regole tecniche, stabilite sul piano internazionale, a tutela della sicurezza della navigazione aerea, che prevedono limiti ai tempi di volo e di servizio del personale navigante compatibili con i livelli di prestazioni²⁸.

La connotazione internazionale del trasporto aereo deve tenere altresì conto che i lavoratori possono stabilirsi in uno stato diverso da quello in cui ha sede sociale la compagnia aerea. A tal fine, viene utilizzato l’istituto del distacco, disciplinato dalla direttiva 96/71/CE²⁹, attuata nel nostro ordinamento con d.lgs. 25 febbraio 2000, n. 72, che prevede diverse tipologie contrattuali aventi ad oggetto lo scambio di servizi tra imprese dove il lavo-

²⁷ Cfr. L. TULLIO, *Prospettive per un governo dell’aviazione civile in Italia. Quale veste giuridica per l’ENAC. Possibili evoluzioni della veste giuridica dell’ENAC*, Jovene, Napoli, 2011, 69 ss.

²⁸ Cfr. E. SENA, *Sicurezza della navigazione aerea e tutela del lavoro del personale di volo*, Giappichelli, Torino, 2023, 5 ss.

²⁹ Sulla direttiva v. G. BALANDI, *La direttiva comunitaria sul distacco dei lavoratori: un passo in avanti verso il diritto comunitario del lavoro*, in *Scritti in onore di Giuseppe Federico Mancini*, I, *Diritto del lavoro*, Giuffrè, Milano, 1998, 35 ss.

ratore, per un periodo limitato, può svolgere la sua prestazione sul territorio di uno stato membro diverso da quello di appartenenza³⁰.

Nei contratti di lavoro del personale di volo assume poi rilievo l'individuazione della legge applicabile in presenza di uno o più elementi di collegamento con un ordinamento straniero³¹, considerata la tendenza dei vettori aerei a favorire l'applicazione di discipline nazionali di maggior favore, non soltanto in ambito giuslavoristico (c.d. *forum shopping*). Il pericolo di incertezze sullo *status* del lavoratore è peraltro diffuso, considerato il ricorso da parte dei vettori comunitari ad utilizzare aeromobili immatricolati in paesi terzi, in base a contratti di *wet lease* con i quali il *lessee* riesce ad aumentare la propria capacità di trasporto senza dovere sostenere i costi di acquisto di un aereo. Nel caso di aeromobile di nazionalità straniera la disposizione contenuta nell'art. 9 c. nav., stabilisce comunque che la legge applicabile al contratto di lavoro è la legge di nazionalità dell'aeromobile, salva la diversa volontà delle parti.

Nonostante tali peculiarità, è stato rilevato come l'affievolimento del carattere di specialità risulti più marcato nei contratti di lavoro nelle imprese di navigazione aerea rispetto a quello del personale delle imprese di navigazione marittima³². Nel lavoro marittimo persistono tuttora elementi di una marcata caratterizzazione del contratto d'arruolamento, laddove nelle imprese di navigazione aerea si ha una minore durata del viaggio e, con riferimento al luogo di esecuzione dell'attività lavorativa, contrariamente alla nave che rappresenta sede di lavoro del lavoratore³³, nell'aeromobile si è assistito ad un allontanamento del modello dell'equipaggio strutturalmente organizzato sul singolo aereo o a composizione fissa³⁴.

³⁰ Cfr. M. CORTI, *Il distacco transnazionale dei lavoratori nell'Unione europea: dal "dumping" sociale alle nuove prospettive del diritto del lavoro europeo*, in *Variaz. temi dir. lav.*, 2021, 47 ss.; C. CREA-M. MOCELLA, *Il distacco del lavoratore nelle reti d'impresa*, in *Dir. lav. merc.*, 2014, 423 ss.

³¹ V. Corte giust. 19 maggio 2022, in causa C-33/21, che ha evidenziato una presunzione relativa secondo cui, nel caso di personale aereo navigante, la base presso cui un lavoratore è assegnato (*home base*) coincide generalmente con il luogo di lavoro abituale (*habitual place of work*). Sulla questione v. A. TRIMARCHI, *International Aviation Labour Law*, Routledge, Abingdon, 2022, 137 ss.

³² Cfr. C. TINCANI, *La disciplina del rapporto di lavoro del personale di volo e il principio di specialità*, in *Variaz. temi dir. lav.*, 2017, 755 ss., spec. 778 ss.

³³ Cfr. W. D'ALESSIO, *L'organizzazione a bordo della nave*, Cedam, Padova, 1992, 27 ss.

³⁴ Cfr. C. TINCANI, *La disciplina del rapporto di lavoro del personale di volo*, loc. cit., 764.

Ciò non esclude che rilevanti questioni giuridiche si siano poste proprio nelle imprese di navigazione aerea per la difficoltà del diritto comune di fronteggiare e gestire la particolare situazione di crisi dei vettori nazionali a fronte dei processi di liberalizzazione e del superamento degli aiuti di stato³⁵. A tale fine, il legislatore è stato costretto ad emanare discipline legali tipiche rispetto alle procedure di licenziamenti collettivi regolate dal diritto comune, alla disciplina del trasferimento delle aziende in crisi, alla normativa sulla mobilità del lavoro e sul sostegno al reddito nelle eccedenze di personale.

4. La disciplina speciale per la gestione dei rapporti di lavoro nella crisi dei vettori aerei

In seguito alla grave crisi dei vettori aerei, Alitalia-Linee Aeree Italiane³⁶ venne ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria, successivamente estesa pure alle imprese partecipate in presenza dei presupposti indicati nell'art. 2359 c.c.³⁷.

Dopo lunghe incertezze, il Governo aveva emanato il d.l. 28 agosto 2008, n. 134, (c.d. "decreto Alitalia"), poi convertito dalla legge 27 ottobre 2008, n. 166, con il quale fu delineata una ulteriore procedura di amministrazione straordinaria speciale, denominata "*Marzano bis*", affiancata a quella già prevista dalla legge n. 270/1999 e dalla legge n. 347/2003, allo scopo di ridurre le tempistiche della procedura e garantire la continuità dell'impresa insolvente.

A tale fine, nel modificare la disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi, fu introdotto un comma 4-*quinquies* nell'art. 4, d.l. n. 347/2003, dove fu previsto che "per le operazioni di concentrazione effettuate entro il 30 giugno 2009 da grandi imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, sottoposte ad amministrazione straordinaria, è esclusa la necessità di autorizzazione da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato".

³⁵ S. PEDRABISSI, *Il trasporto aereo, il mercato concorrenziale e gli aiuti di stato*, in *Variaz. temi dir. lav.*, 2017, 729 ss.

³⁶ Cfr. Trib. Roma 5 settembre 2008.

³⁷ V. Trib. Roma 25 settembre 2008 e Trib. Roma 5 settembre 2008, in *Foro it.*, 2009, I, 266 ss., con nota di M. FABIANI.

Per quanto la norma era stata formulata apparentemente in modo generico, con riferimento a ogni potenziale concentrazione fra imprese in amministrazione straordinaria operanti nel settore dei servizi pubblici, era evidente che, di fatto, a possedere le caratteristiche richieste ai fini dell'applicazione dell'art. 4, comma 4-*quinquies*, fosse solo l'Alitalia.

Lo stesso d.l. n. 134/2008 fu ribattezzato del resto "decreto Alitalia", a conferma della consapevolezza che l'intervento legislativo tendeva a favorire una soluzione nella particolare situazione di crisi di quel vettore aereo.

Accanto alle modifiche della disciplina delle grandi imprese in crisi furono poi apportate talune modifiche anche alla disciplina sulle riduzioni di personale, regolate nel diritto comune del lavoro dalla legge 23 luglio 1991, n. 223³⁸.

A tale proposito, va anche ricordato che in passato era stato dibattuto il problema dell'applicabilità delle norme sui licenziamenti collettivi ai dipendenti da imprese di navigazione marittima ed aeronautica³⁹, nonché alle categorie del personale di volo dell'Alitalia diverse dai piloti, dato che per questi ultimi si era avuta l'estensione delle tutele da parte di appositi contratti collettivi⁴⁰.

La questione si era posta per la presenza di una indicazione contenuta nella prima direttiva CE n. 75/129 in materia di licenziamenti collettivi, che aveva escluso gli equipaggi di navi marittime dalla normativa in materia, anche se la stessa direttiva consentiva agli Stati membri una certa libertà di scelta nella disciplina attuativa: con la conseguenza che si era già ritenuto possibile assoggettare alla legge n. 223/1991 talune categorie di lavoratori esclusi dalla direttiva, fra cui il personale navigante. In epoca più recente, a conferma della diversificazione disciplinare nella procedura dei licenziamenti collettivi dei membri dell'equipaggio di una nave, il d.lgs. 18 maggio 2018, n. 61, nel modificare l'art. 4, comma 2 della legge 23 luglio 1991, n. 223, ha previsto che il datore di lavoro debba inviare la comunicazione di apertura della procedura alla Direzione del lavoro nel caso in cui la procedura di licenziamento collettivo sia relativa a membri dell'equipaggio di cittadinanza italiana ovvero il cui rapporto di lavoro sia discipli-

³⁸ Cfr. L. VENDITTI, *Riduzione di personale e dimensione dell'impresa: il caso Alitalia*, in AA.VV., *Vicende dell'impresa e tutela dei lavoratori nella crisi dell'Alitalia*, a cura di F. SANTONI, ESI, Napoli, 2011, 181 ss.

³⁹ V., per tutti, F. MAZZIOTTI, *Riduzione di personale e messa in mobilità*, in AA.VV., *Integrazioni salariali, eccedenze di personale e mercato del lavoro*, Jovene, Napoli, 1992, 100.

⁴⁰ Cfr. L. MENGHINI, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 677 ss.

nato dalla legge italiana, nonché alla competente autorità dello Stato estero quando la procedura di licenziamento collettivo riguardi membri dell'equipaggio di una nave marittima battente bandiera diversa da quella italiana.

Ma è dagli interventi legislativi sulla crisi dell'Alitalia che emerge con maggiore evidenza la diversità normativa del lavoro nelle imprese di navigazione rispetto alla disciplina del diritto comune sulla mobilità e sul sostegno al reddito nelle eccedenze di personale. Infatti, nella legge n. 166/2008 i termini indicati nell'art. 4, commi 6 e 7, legge n. 223/1991, sono stati ridotti alla metà, con una chiara indicazione sull'estensione del suo campo di applicazione, tenuto conto delle caratteristiche della procedura di amministrazione straordinaria che impone l'assolvimento degli obblighi di informazione e dei diritti di consultazione sindacale in larga misura affievoliti dalla preponderanza dei poteri assegnati al Commissario straordinario, unico soggetto incaricato di gestire la procedura.

È pur vero che la legge n. 223/1991 aveva introdotto una chiara distinzione tra il licenziamento collettivo e la riduzione di personale preceduta da un tentativo di risanamento mediante il ricorso alla cassa integrazione guadagni straordinaria, poiché in tale ipotesi il lavoratore consegue una graduale fuoriuscita dall'azienda in crisi attenuata pure dalla fruizione dell'indennità di mobilità. Tuttavia, proprio nella vicenda della crisi Alitalia è riaffiorato l'antico, quanto ambiguo, rapporto compromissorio tra la cassa integrazione guadagni e la sospensione dell'efficacia dei licenziamenti⁴¹.

Un legame che proprio l'intervento della legge n. 223/1991 aveva voluto recidere ancorando ad altri presupposti la tutela dei lavoratori dell'impresa in crisi, allo scopo di evitare la mera sopravvivenza formale di aziende decotte tenute in vita al solo scopo di permettere la conservazione di un altrettanto formale rapporto di lavoro⁴².

Nella legge n. 223/1991 era prevalso infatti l'intento di superare la crisi attraverso un più articolato sistema di misure alternative al licenziamento, volte a favorire il reimpiego dei lavoratori all'interno della stessa azienda ovvero all'esterno, con l'inserimento del personale eccedentario sul mercato del lavoro. Eventualità che pure nell'ipotesi degli esuberi Alitalia non fu,

⁴¹ Cfr. E. BALLETTI, *Rilevanza e funzionalità degli ammortizzatori sociali nella realizzazione dell'operazione di salvataggio di Alitalia*, in AA.VV., *Vicende dell'impresa e tutela dei lavoratori nella crisi dell'Alitalia*, cit., 195 ss.

⁴² Cfr. M. MISCIONE, *Gli ammortizzatori sociali per l'occupabilità*, in *Dir. rel. ind.*, 2007, 695 ss.

a suo tempo, del tutto esclusa, ancorché non adeguatamente incentivata. Basti pensare che i dipendenti da Alitalia collocati in cassa integrazione potevano essere assunti altrove con contratti a termine o a tempo indeterminato, ma qualora fossero stati nuovamente licenziati per giustificato motivo, mobilità e riduzione di personale, potevano rientrare nel programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per il periodo residuo del quadriennio.

In tal modo, l'intervento della cassa integrazione si discostava dall'obiettivo di una ripresa produttiva e dal necessario carattere della transitorietà dell'evento per assumere una marcata finalità assistenziale. Ma il risultato così perseguito è stato, con ogni evidenza, quello di un utilizzo improprio dello strumento di sostegno al reddito, da ritenersi del tutto fungibile con un vero e proprio trattamento di disoccupazione. Infatti, i lavoratori si sono trovati in una posizione giuridica nella quale non risultava del tutto reciso il legame con l'originario vincolo contrattuale, sia pur nella speranza di una possibilità di reimpiego esterno ancorché non duratura, se è vero che il lavoratore poteva riacquistare la condizione giuridica di cassaintegrato una volta venuta a cessare la nuova occasione di lavoro alla quale aveva avuto già accesso.

Allo stesso modo, le misure previste per la costituzione del Fondo di sostegno del reddito del personale dipendente da aziende aeree, istituito dal d.l. n. 249/2004 al fine di integrare i trattamenti di cassa integrazione straordinaria e di mobilità, al quale si ricollegava pure il provvedimento a tutela dei lavoratori Alitalia, contribuivano a delineare un sistema protettivo del tutto autonomo⁴³. Infatti, i lavoratori avrebbero dovuto sottoscrivere un patto di servizio presso i competenti Centri per l'impiego o presso le agenzie incaricate del programma di reimpiego, con un prolungamento dei termini di fruizione dei trattamenti rispettivamente a quattro e tre anni (art. 2, commi 1, 3 e 5-*quater*, d.l. n. 134/2008).

L'art 14, comma 5, legge n. 2/2009, aveva inoltre disposto che le operazioni, adottate in attuazione dell'art. 27, d.lgs. n. 270/1999, non costituivano comunque trasferimento di azienda, di ramo di azienda o di parti dell'azienda agli effetti dell'art. 2112 c.c., con un evidente sostegno alla cessione di parti dell'azienda Alitalia sottoposta all'amministrazione straordi-

⁴³ Cfr. L. VENDITTI, *Riduzione di personale e regimi del licenziamento*, ESI, Napoli, 2008, 85 ss.; P. LAMBERTUCCI, *La disciplina delle eccedenze di personale tra legge e contrattazione collettiva: prime riflessioni sull'art. 2, ventottesimo comma, l. 23 dicembre 1996, n. 662*, in *Arg. dir. lav.*, 1997, 262 ss.

naria, finalizzato ad evitare la disgregazione del patrimonio ed a consentire un'utile ricollocazione sul mercato del complesso dei beni e degli stessi lavoratori vittime della crisi del settore⁴⁴.

Questa specifica soluzione si collega in pari tempo alla disposizione contenuta nell'art. 63, d.lgs. n. 270/1999, che prevede per la vendita di aziende o di rami di azienda in esercizio l'obbligo per l'acquirente di proseguire per almeno un biennio l'attività e mantenere per il medesimo periodo i livelli occupazionali stabiliti all'atto della vendita, sulla base della valutazione effettuata a norma dell'art. 62, comma 3, che tenga conto della redditività, anche se negativa, all'epoca della stima e nel biennio successivo.

Per questi aspetti, il trasferimento dell'azienda in amministrazione straordinaria tende a discostarsi dal sistema normativo che regola, più in generale, la cessione delle imprese in crisi, proprio per la presenza dell'art. 63 del d.lgs. n. 270/1999, che concerne la specifica ipotesi della vendita di un'azienda in esercizio⁴⁵. Questa stessa norma dispone inoltre che, nell'ambito delle consultazioni relative al trasferimento dell'azienda previste dall'art. 47 della legge n. 428/1990, il commissario straordinario, l'acquirente ed i rappresentanti sindacali possono convenire il trasferimento solo parziale dei lavoratori dipendenti ed ulteriori modifiche delle condizioni di lavoro consentite dalle norme in materia; mentre si esclude la responsabilità dell'acquirente per i debiti relativi all'esercizio delle aziende cedute, in quanto sorti in epoca anteriore.

5. La vicenda Alitalia/ITA e gli ulteriori sviluppi legislativi

La perdurante separatezza della disciplina della crisi delle imprese di trasporto aereo risulta confermata pure dagli ulteriori svolgimenti legislativi inerenti alle vicende della nostra compagnia di bandiera.

Infatti, una seconda insolvenza di Alitalia, ai sensi dell'art. 4 del d.l. n. 347/2003, è stata dichiarata dal Tribunale di Civitavecchia, con sentenza 11 maggio 2017, n. 17, e pertanto Alitalia-Società Aerea Italiana è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria.

⁴⁴ Cfr. S. NAPPI, *Il sistema delle tutele dei lavoratori nella vicenda traslativa dell'azienda Alitalia*, in AA.VV., *Vicende dell'impresa e tutela dei lavoratori nella crisi dell'Alitalia*, cit., 55 ss.

⁴⁵ Cfr. A. PRETEROTI, *Il principio di continuità dei rapporti di lavoro nella disciplina del trasferimento d'azienda in crisi*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2018, 462 ss.

Con successivo decreto del Ministero dello Sviluppo Economico, Alitalia Cityliner S.p.a. è stata anch'essa ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria con i medesimi Commissari e il Tribunale di Civitavecchia, con sentenza 26 maggio 2017, n. 18, ne ha dichiarato l'insolvenza⁴⁶.

La struttura del gruppo risultava comunque profondamente mutata nel tempo rispetto alla prima dichiarazione di insolvenza, poiché nel 2015 vi era stata l'acquisizione della compagnia aerea per il quarantanove per cento da parte di Etihad Airways mentre il cinquantuno per cento era rimasto in possesso di CAI – Compagnie Aeree Italiane. Quest'ultima società aveva infatti acquisito nel 2009 la gestione di Alitalia divenendo Alitalia – CAI e nel 2015 proprietaria della costituita Alitalia – SAI.

Dopo la parentesi della gestione CAI – Compagnie Aeree Italiane, nel 2017 lo Stato italiano aveva continuato ad erogare ad Alitalia il sostegno economico necessario alla prosecuzione dell'attività fino al buon esito di una procedura di vendita, mai andata a buon fine nei termini previsti.

Successivamente, il d.l. 27 marzo 2020, n. 18, convertito dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, all'art. 79, poi novellato dall'art. 202 del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, ha regolato la costituzione di una nuova società di trasporto aereo, Italia Trasporto Aereo Spa (ITA Spa), controllata direttamente dallo Stato o da società a prevalente partecipazione pubblica, anche indiretta⁴⁷, anche al fine di assicurare la discontinuità economica con Alitalia ed evitare che su ITA ricadessero gli obblighi di restituzione degli aiuti di Stato eventualmente accertati in favore di Alitalia.

Il passaggio da Alitalia ad una nuova compagnia aerea è stato inoltre imperniato sull'acquisizione di un parere della Commissione europea, che, ai sensi dell'art. 11 *quater*, comma 2 del d.l. 25 maggio 2021, n. 73, convertito dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, costituiva non solo presupposto per il trasferimento dei compendi di beni aziendali alla nuova società e della sottoscrizione dell'aumento di capitale da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, ma anche quale atto conformativo del relativo piano industriale.

⁴⁶ V. la Relazione del Commissario straordinario sui dati relativi alla situazione economico-finanziaria delle società Alitalia-Società aerea italiana spa e Alitalia Cityliner spa, Aggiornata al 30 giugno 2020, in *Atti della Camera dei deputati*, Roma, 2020, doc. XXVII, n. 15.

⁴⁷ Cfr. E. SENA, *The role of trade unions in managing corporate crises in air transport: from Alitalia to ITA Airways*, *Italian labour law e-journal*, 2022, vol. 15, 185 ss.

E, in effetti, con decisione n. 2022/795 del 10 settembre 2021⁴⁸, la Commissione europea, nel valutare pure la questione della legittimità del sostegno economico concesso dalle autorità italiane ad Alitalia, ha riconosciuto come vi fosse discontinuità economica tra Alitalia e ITA, poiché, tra l'altro, ITA avrebbe gestito meno della metà della flotta e rilevato porzioni limitate delle attività di assistenza a terra e di manutenzione di Alitalia. Inoltre, ITA si sarebbe aggiudicato il marchio Alitalia e gli obblighi di servizio pubblico in capo ad Alitalia all'esito di una gara aperta, acquisendo le attività a prezzo di mercato e assumendo un numero notevolmente ridotto di personale proveniente dal mercato, Alitalia compresa, ma con un nuovo contratto di lavoro.

Su tali premesse, il d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, all'art. 7, comma 2, ha attribuito ai commissari straordinari di Alitalia la facoltà di cedere con trattativa privata direttamente a ITA anche singoli beni o parti di rami di azienda, stabilendo a loro discrezione i compensi aziendali da trasferire, fino ad arrivare al singolo bene, con conseguente disapplicazione dell'art. 2112 c.c.

Nella sostanza, in forza del d.l. n. 121/2021, la possibilità di alienare anche singoli beni avrebbe dovuto consentire ai commissari straordinari sia una selezione funzionale dei beni utili all'attività di ITA, sia, almeno in astratto, un artificioso frazionamento del compendio aziendale finalizzato ad aggirare le garanzie dell'art. 2112 c.c. In tal modo, è stata autorizzata fra l'altro la cessione diretta, da parte dei Commissari straordinari di Alitalia, a Spa ITA di compensi aziendali del ramo *aviation*, individuati dall'offerta vincolante, in aggiunta a quelli individuati nel piano industriale, come previsto dall'articolo 11 *quater*, comma 3 del d.l. n. 73/2021, formulata dalla società conformemente alla decisione della Commissione europea.

Tuttavia, la possibilità di alienare anche singoli beni da parte dei commissari straordinari non pare avere consentito di eludere completamente le garanzie in favore dei lavoratori, laddove si possa dimostrare che, mediante più atti, sia stato sostanzialmente trasferito a ITA un ramo aziendale dotato di sufficiente autonomia funzionale⁴⁹.

In proposito, si ritiene dirimente, ai fini dell'applicazione dell'art. 2112, comma 5, c.c. ai casi molto frequenti di trasferimenti parziali, l'autonomia

⁴⁸ Cfr. Decisione UE 2022/795, in *Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea* 20 maggio 2022, I, 141 ss., anche per un riepilogo delle complesse vicende economiche di Alitalia.

⁴⁹ Cfr. G. CASSANO, *Il caso Alitalia e il problema ancora aperto del trasferimento di ramo di azienda*, in *Lav. dir. Europa*, 2023, 3, 2 ss.

funzionale del ramo aziendale ceduto, ovvero la sua capacità, già al momento dello scorporo dal complesso cedente, di provvedere a uno scopo produttivo con i propri mezzi funzionali e organizzativi e quindi di svolgere, autonomamente dal cedente e senza integrazioni di rilievo da parte del cessionario, il servizio o la funzione cui risultava finalizzato nell'ambito dell'impresa cedente⁵⁰.

Non per caso, l'applicazione del d.l. n. 121/2021 ha dato adito a numerose incertezze interpretative in ordine alla qualificazione giuridica della ritenuta discontinuità aziendale che hanno, tra l'altro, determinato un diffuso contenzioso da parte dei lavoratori al fine di richiedere la prosecuzione del rapporto di lavoro alle dipendenze della società ITA, con esiti talora favorevoli ai ricorrenti⁵¹.

Il Governo, a fronte di siffatte oscillazioni giurisprudenziali, si è visto costretto a emanare una norma d'interpretazione autentica, contenuta nell'art. 6 del d.l. 29 settembre 2023, n. 131, convertito dalla legge 27 novembre 2023, n. 169 che, coerentemente con le decisioni assunte dalla Commissione europea, esclude la continuità aziendale tra Spa Alitalia e Spa ITA e l'applicazione dell'art. 2112 c.c.

Si è precisato, così, che l'articolo 56, comma 3-*bis* del d.lgs. 8 luglio 1999, n. 270 (disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza), vada interpretato nel senso che non costituiscono trasferimento di azienda, di ramo o di parti dell'azienda agli effetti previsti dall'art. 2112 c.c., le cessioni poste in essere in esecuzione del programma di cui all'art. 27, comma 2, lett. a) e b-*bis*) del medesimo decreto legislativo, qualora siano effettuate sulla base di decisioni della Commissione europea che escludano la continuità economica fra cedente e cessionario.

Tale particolare disposizione conferma, come nel passato, che l'acquisizione di rami aziendali di Alitalia da eventuali nuovi acquirenti presuppone la necessità di un regime derogatorio dell'art. 2112 c.c., anche se il d.lgs. n. 14/2019, recante "*Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza in attua-*

⁵⁰ Cfr. T. TREU, *Cessione di ramo di azienda: note orientative e di metodo*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2016, I, 43 ss.; e in giurisprudenza, tra le tante, Cass. 4 agosto 2021, n. 22249; Cass. 31 luglio 2017, n. 19034; Cass. 10 dicembre 2021, n. 39414; Cass. 8 novembre 2018, n. 28593.

⁵¹ V. Trib. Roma 13 dicembre 2023 n. 11341; Trib. Milano 12 dicembre 2023, n. 2783; Trib. Roma 13 settembre 2023, n. 7767; Trib. Roma 26 luglio 2023, n. 6205; Trib. Milano 1° giugno 2023, n. 1227; ma v., pure per l'inapplicabilità dell'art. 2112 c.c., Trib. Roma 23 ottobre 2022, n. 8429, in *Riv. it. dir. lav.*, 2023, II, 28 ss., con nota di S. BELLOMO-L. ROCCHI, *L'inapplicabilità dell'art. 2112 c.c. alla cessione del compendio Aviation di Alitalia ad ITA Airways*.

zione della legge 19 ottobre 2017, n. 155", all'art. 368, comma 4, lett. d), aveva già aggiunto il comma 5-ter, all'art. 47, legge n. 428/1990, nell'ipotesi di trasferimento di una azienda in amministrazione straordinaria⁵². Questa norma prevede infatti che, nel caso in cui la continuazione dell'attività non sia stata disposta o sia cessata e sia stato raggiunto un accordo sul mantenimento anche parziale dell'occupazione, ai lavoratori il cui rapporto continua con l'acquirente non trova applicazione l'art. 2112 c.c., salvo che dall'accordo risultino condizioni di miglior favore.

Tuttavia, nonostante la funzione simile delle due soluzioni normative va rilevata la diversa finalità della disciplina volta a favorire le vicende traslative tra Alitalia e ITA, caratterizzata dalla sua natura occasionale, da tenersi pertanto distinta dalle norme dettate dal diritto comune del lavoro e quelle dal diritto concorsuale per la procedura di amministrazione straordinaria⁵³.

In definitiva, nelle modalità di trasferimento delle attività aziendali da Alitalia a ITA si deve ancora una volta ravvisare una disciplina del tutto peculiare rispetto al diritto comune del lavoro, nel tentativo di dare concrete soluzioni ad un vero e proprio passaggio di ramo d'azienda, che si vorrebbe invece negare.

Allo stesso modo, va considerata come disposizione speciale rispetto al diritto comune del lavoro, l'ipotesi regolata dall'art. 347-bis c. nav., inserito dall'art. 3 del d.lgs. 18 maggio 2018, n. 61, dove si è previsto che, ferme restando le norme dello stesso Codice e delle leggi speciali, le disposizioni in materia di trasferimento di azienda di cui all'art. 2112, commi 1, 2, 3, 4 e 5, c.c. si applicano anche in caso di trasferimento di una nave marittima quale parte del trasferimento di una impresa, di uno stabilimento o di parte di una impresa o di uno stabilimento ai sensi dell'art. 2112, comma 5, c.c., a condizione che il cessionario si trovi ovvero che l'impresa, lo stabilimento o la parte di impresa o di stabilimento trasferiti rimangano nell'ambito di applicazione territoriale del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Mentre le disposizioni in materia di trasferimento di azienda non si applicano qualora l'oggetto del trasferimento consista esclusivamente in una o più navi marittime.

⁵² V., per tutti, A. PRETEROTI, *Il trasferimento di azienda nel Codice della crisi di impresa e dell'insolvenza: prove di assestamento euro-unitario*, in *Variuz. temi dir. lav.*, 2020, 659 ss.

⁵³ Cfr. G. CASSANO, *Il caso Alitalia e il problema ancora aperto del trasferimento di ramo di azienda*, cit., 7 ss.

Tale norma rende quindi applicabili alcune disposizioni del diritto comune del lavoro contenute nell'art. 2112 c.c., ma regola le due fattispecie in modo diverso, garantendo l'obiettivo della continuazione dell'impresa nel primo caso e la specificità della sostituzione dell'armatore rispetto a una singola o più nave, nel secondo caso, a conferma della diversità dei presupposti delle due discipline⁵⁴.

6. Conclusioni

La complessità dei recenti sviluppi legislativi nelle richiamate vicende conferma come nei rapporti di lavoro del personale navigante non vi sia tanto una combinazione tra disciplina settoriale e quella più generale cui fare riferimento, poiché anche quando si tratti di norme derogatorie non vi è alcuna necessità di sottoporre la normativa di riferimento alla valutazione della sua "compatibilità" con le caratteristiche del contratto. In molti casi, infatti, prevale la necessità di applicare una disciplina diversa e non un mero rinvio a una fonte del diritto comune: con la conseguenza che il lavoro del personale navigante continua ad avere assetti tipici e del tutto peculiari, spesso risalenti nel tempo, che nonostante i più recenti sviluppi legislativi in alcun modo possono essere assorbiti nel diritto comune del lavoro.

Pertanto, il migliore modo di affrontare la questione del rapporto tra diritto comune e discipline speciali nel settore considerato è quello di sviluppare un dialogo costante tra la cultura navigazionistica e la cultura giuslavoristica, come meritoriamente hanno inteso fare gli organizzatori di questo importante Convegno tenutosi a Verona. Infatti, solo con tale dialogo si potrà favorire non solo una più approfondita comprensione delle problematiche esaminate, ma anche la ricerca di ulteriori interventi utili per risolvere le questioni che si pongono nella realtà economica di fronte alle profonde innovazioni connesse ai processi di trasformazione del lavoro non solo nel settore qui considerato ma, più in generale, nell'intero contesto del lavoro dipendente.

⁵⁴ Sulla questione, già dibattuta prima della riforma, cfr. L. MENGHINI, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 462 ss., ove ulteriori riferimenti.

NORMATIVA GENERALE E DISPOSIZIONI PARTICOLARI NEI CONTRATTI DI LAVORO A DISCIPLINA SPECIALE

Emilio Balletti *

1. *Il diritto del lavoro nei contratti di lavoro a disciplina speciale o particolare*

In riferimento a determinati rapporti di lavoro subordinato inerenti a settori e attività in ordine ai quali rilevano regimi normativi o comunque disposizioni speciali o particolari va valutato se, e in che misura, siffatte discipline peculiari trovino applicazione in luogo dell'ordinaria normativa giuslavoristica.

Ciò, invero, alla luce di quanto stabilito volta per volta dalle diverse disposizioni appunto speciali, particolari o comunque di tenore diverso rispetto alla disciplina giuslavoristica e, prima ancora, alla luce di *ratio* e finalità rilevanti a fondamento della loro stessa previsione, al di là della comunque dibattuta eventualità della configurabilità, nel caso, dei rapporti di lavoro in parola in termini di “specialità” e al di là, ad ogni modo, della stessa possibile ricostruzione di una tale “specialità” quale categoria avente un suo autonomo rilievo *ex lege*¹.

*Professore ordinario di Diritto del lavoro – Università degli Studi della Campania “Luigi Vanvitelli”.

¹In riferimento alla questione dell'individuazione, nell'area del lavoro subordinato ex art. 2094 c.c., di contratti di lavoro “speciali” o a disciplina speciale, cfr., variamente, in generale, F. CARINCI-R. DE LUCA TAMAJO-P. TOSI-T. TREU, *Diritto del lavoro. 2. Il rapporto di lavoro subordinato*, Utet, Torino, 2022, 100 ss.; E. GHERA-S. GARILLI-D. GAROFALO *Diritto del lavoro*, Giappichelli, Torino, 2023, 405 ss.; R. PESSI, *Lezioni di diritto del lavoro*, Giappichelli, Torino, 2022, 380 ss.; G. PROIA, *Manuale di diritto del lavoro*, Cedam, Padova, 2024, 199 ss.; F. SANTONI, *Lezioni di diritto del lavoro. II. Contratti di lavoro. Il rappor-*

Sono molteplici, come noto, i rapporti di lavoro subordinato in relazione ai quali rileva la previsione di un nucleo di disciplina speciale o comunque di disposizioni particolari *ad hoc* in alternativa o anche ad integrazione rispetto alla normativa giuslavoristica ordinaria.

E sono parimenti molteplici e di diversa natura le ragioni, le finalità e comunque i valori e gli interessi rilevanti a fronte della prefigurazione, nelle varie situazioni, di tali regimi normativi peculiari in relazione a determinate tipologie e ipotesi di contratto di lavoro, nonché a definizione di termini e portata concreta della loro particolarità.

Una prima ipotesi è quella di un arricchimento della causa della fattispecie contrattuale rispetto al mero scambio tra attività di lavoro subordinato e retribuzione inerente al contratto di lavoro subordinato. Così come nel caso del contratto di apprendistato, in virtù dell'annessione dell'elemento "formativo" alla struttura causale della fattispecie contrattuale in aggiunta appunto allo scambio lavoro subordinato-retribuzione *ex art.* 2094 cit. (cfr. artt. 41-47, d.lgs. n. 81/2015), nonché parimenti – almeno secondo una ricostruzione già proposta a suo tempo² – anche nell'ipotesi del patto di prova, in forza del pattuito rilievo annesso, *ex art.* 2096 c.c. (e disposizioni collegate), all'interesse delle parti contrattuali ad una sperimentazione reciproca riguardo la convenienza del vincolo contrattuale quale condizione della sua validità in via definitiva.

Altra ragione della previsione di disposizioni particolari è data dalla necessità di tutela o comunque di considerazione prestata all'interesse pubblico oppure anche a determinati interessi generali della collettività. È quanto avviene, ovviamente, per il rapporto alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni (cfr. d.lgs. n. 165/2001)³, il cui impianto normativo è infatti delineato in coordinamento con l'interesse pubblico al buon andamento, efficienza e imparzialità delle attività della pubblica amministrazione. Ma è analogamente anche il caso del rapporto di lavoro nautico, relativamente sia ai lavoratori marittimi sia alla gente dell'aria, in ragione degli interessi superiori che risultano da preservare in termini, anzi-

to, ESI, Napoli, 2023, 85 ss.; G. SANTORO-PASSARELLI, *Diritto dei lavori e dell'occupazione*, Giappichelli, Torino, 2022, 547 ss.; A. VALLEBONA, *Istituzioni di diritto del lavoro*. II. *Il rapporto di lavoro*, Giappichelli, Torino, 2023, 623 ss.

²Cfr. C. ASSANTI, *Il contratto di lavoro a prova*, Giuffrè, Milano, 1957, 11 ss.; G. ZANGARI, *Il contratto di lavoro con clausola di prova*, Giuffrè, Milano, 1965, 74 ss.

³In generale, per tutti, cfr. A. BOSCATI, *La specialità del lavoro pubblico*, in *Lav. pubbl. amm.*, 2019, 3 ss.

tutto, di sicurezza della navigazione (tanto delle persone che delle merci), ma anche di salvaguardia delle esigenze dell'organizzazione a bordo, di interesse allo svolgimento del servizio di trasporto, di tutela dell'ambiente, ecc. (cfr. artt. 323-375 e 900-938 c. nav.). Ed è ancora in considerazione della necessaria garanzia della sicurezza e dell'efficienza e regolarità del servizio di trasporto che trova fondamento la regolamentazione del rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri in base alle disposizioni particolari di cui al regio decreto n. 148/1931 (e norme collegate e successive)⁴.

A venire in rilievo è poi, in altre ipotesi, la peculiarità in sé della natura del datore di lavoro e comunque la particolarità del contesto nel cui ambito è resa la prestazione lavorativa. Così, invero, per il lavoro nelle imprese di tendenza, in virtù della rilevanza ascritta sempre in termini di disposizioni normative *ad hoc* alle finalità e agli ideali da queste perseguite (cfr. art. 4, comma 1, legge n. 108/1990 e art. 9, comma 2, d.lgs. n. 23/2015). E analogamente anche per il lavoro domestico, alla luce della considerazione da prestarsi alla peculiarità della comunità familiare nella quale si esplica l'attività lavorativa (cfr. artt. 2240-2246 c.c., legge n. 339/1958 e art. 4, comma 1, legge n. 108/1990).

Ulteriore motivazione della previsione di disposizioni peculiari è data inoltre dalla particolarità dell'oggetto della prestazione lavorativa, come per il lavoro sportivo, peraltro di recente ampiamente riformato *ex d.lgs. n. 36/2021* e disposizioni successive (spec. d.lgs. n. 163/2022 e d.lgs. n. 120/2023)⁵.

E, infine, quale ipotesi ancora ulteriore di regime normativo particolare può essere considerata quella della "flessibilità" o comunque della "diversità" in genere (rispetto al modello standard del contratto di lavoro subordinato più tradizionale) delle coordinate logistiche e temporali di svolgimento del rapporto di lavoro, così come avviene, in primo luogo, per il lavoro agile o in genere da remoto, in tutte le sue molteplici varianti e evoluzioni diffusesi di recente a ritmo incalzante anche sull'onda delle esigenze imposte dall'emergenza pandemica "Covid 19"⁶.

⁴Ma nel senso della non classificabilità del rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri come "speciale", pur a fronte dei profili di autonomia che presenta, cfr. M. MOCELLA, *Specialità e autonomia nel rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri*, ESI, Napoli, 2012, 175 ss.

⁵Cfr. P. LAMBERTUCCI, *Il lavoro sportivo subordinato tra disciplina speciale e normativa generale di tutela: prime considerazioni sulla riforma del 2021*, in *Arg. dir. lav.*, 2024, 1 ss., nonché già A.L. FRAIOLI, *La riforma del lavoro sportivo di cui al d.lgs. n. 36/2021*, in *Mass. giur. lav.*, 2023, 55 ss.; E. GRAGNOLI, *I nuovi profili di specialità degli sportivi professionisti*, in *Rass. dir. econ. sport*, 2021, 262 ss.

⁶*Amplius*, M. BROLLO, *Le dimensioni spazio-temporali dei lavori. Il rapporto individuale*

Senza che tuttavia la “specialità” assurga quale categoria legale avente un suo autonomo concreto rilievo, assumendo infatti una connotazione di ordine essenzialmente solo descrittivo⁷, in mancanza, in particolare, di previsioni di legge che ascrivano alla medesima “specialità” in quanto tale un’effettiva sua autonoma rilevanza in sé.

In ogni caso, al di là di un possibile inquadramento teorico in termini di contratti di lavoro speciali, o meno, delle suddette fattispecie contrattuali per le quali rilevi un nucleo di disposizioni appunto speciali o comunque particolari, va stabilita l’effettiva valenza di siffatte disposizioni speciali o particolari. Assodato che una disposizione speciale o particolare per sua natura prevede qualcosa di diverso rispetto alla disciplina generale, infatti, si tratta di stabilire il regime normativo da applicarsi in riferimento alla fattispecie contrattuale concreta, nonché, dunque, se, e fino a che punto, le stesse disposizioni speciali o particolari possano eventualmente prevalere rispetto al diritto del lavoro ordinario.

Ciò, evidentemente, alla luce delle indicazioni fornite volta per volta dal legislatore in relazione al rapporto tra norma speciale e disciplina generale, nonché in corrispondenza alla tutela prestata dalle singole disposizioni speciali e particolari ai valori e interessi che esse sono funzionali a preservare.

Ma con un fattore di rigidità rispetto all’ipotetico operare *tout court* della normativa speciale in luogo della normativa generale del diritto del lavoro che è comunque rappresentato, almeno in relazione ad alcuni diritti e interessi, dalla portata intangibile di determinate tutele giuslavoristiche.

2. La relazione tra normativa generale e disposizioni speciali o particolari: il criterio della “prevalenza” e quello della “compatibilità”

In riferimento al settore dei trasporti il rapporto tra normativa “speciale” e normativa “generale” trova definizione, ex art. 1 c. nav., nel senso della stabilita applicazione in via prevalente, ed anche in via analogica, del-

di lavoro, Relazione in AA.VV., *Atti delle Giornate di studio Aidlass di Campobasso del 25-26 maggio 2023* (in corso di pubblicazione).

⁷ Cfr., per tutti, F. SANTONI, *Lezioni di diritto del lavoro. II. Contratti di lavoro – Il rapporto*, cit., 86 ss., e, dello stesso A., *Rapporti speciali di lavoro*, Giappichelli, Torino, 1993, XI ss., nonché A. TOSI, *Rapporti speciali di lavoro*, in *Enc. giur.*, vol. XXV, Roma, 1991, 1 ss. (dell’estratto), e, più di recente, V. SPEZIALE, *Il lavoro subordinato tra rapporti speciali, contratti “atipici” e possibili riforme*, in WP C.S.D.L.E. “Massimo D’Antona”, 2017, 51.

le disposizioni del diritto della navigazione, nonché, solo in mancanza di queste, e quindi in via residuale, del diritto civile.

Alla luce di una tale impostazione risultano valorizzate la specialità e l'autonomia del diritto della navigazione, in linea di principio preservato rispetto all'incidenza di disposizioni esterne, e segnatamente del diritto civile.

Il rilevare di una norma del diritto della navigazione, anche se eventualmente applicabile in via analogica, è infatti posto ad ostacolo dell'operare di disposizioni "altre". Sebbene poi, in relazione a lacune o comunque a regolamentazioni non esaustive del medesimo diritto della navigazione, permanga comunque da valutare fino a che punto possa farsi ricorso all'applicazione in via analogica di determinate disposizioni appunto del diritto della navigazione, oppure se siano invece da applicarsi norme "altre". E fermo restando che, al contempo, il principio dell'autonomia del diritto della navigazione e quindi l'operare delle sue disposizioni trovano poi comunque limite in relazione ai principi fondamentali del nostro ordinamento e in particolare, per quello che qui vale rimarcare, al cospetto delle tutele e dei diritti giuslavoristici espressione della nostra carta costituzionale.

Ma, in forma diversa rispetto al criterio della prevalenza delle disposizioni speciali *ex art. 1 c. nav.*, il rapporto tra normativa generale e normativa speciale trova regolazione, in altre ipotesi, anche secondo il differente criterio dell'applicazione delle disposizioni generali in ragione della loro compatibilità con la specialità del rapporto.

Soluzione, questa, prefigurata dal legislatore del codice civile del 1942 con riguardo ai rapporti di lavoro subordinato non inerenti all'esercizio di un'impresa, in virtù della infatti prevista applicazione delle norme generali inerenti al lavoro nell'impresa di cui alle Sezioni II, III e IV del Capo I del Titolo II del Libro V del Codice civile appunto solo "*in quanto compatibili con la specialità del rapporto*" (cfr. art. 2239 c.c.), nonché delineata anche in riferimento al lavoro a domicilio e per i tirocini, sempre prevedendo l'applicazione delle disposizioni della Sezione IV, Capo I, Titolo II, Libro V del Codice civile solo in quanto "*compatibili con la specialità del rapporto*" con in più la previsione per i tirocini della possibile deroga da parte delle "*disposizioni delle leggi speciali*" e delle norme corporative dell'epoca (cfr., rispettivamente, artt. 2128 e 2134 c.c.).

E con un'analogia previsione che oggi si prospetta anche per i contratti di logistica integrata, ai sensi del nuovo art. 1667-*bis* c.c. (introdotto *ex art. 37 bis*, d.l. n. 36/2022, convertito con modificazioni dalla legge n. 79/2022), alla luce della stabilita applicazione sempre solo "*in quanto compatibili*" delle norme relative al contratto di trasporto alle "*attività di trasferimento di cose da un luogo ad un altro*" inerenti ad un contratto di appalto che ab-

bia per “oggetto, congiuntamente, la prestazione di due o più servizi di logistica relativi alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto”. Ciò, peraltro, in termini che per quanto concerne la materia giuslavoristica si valuta poter importare ricadute negative sul piano delle tutele dei lavoratori in relazione a fenomeni di decentramento produttivo, specie al cospetto delle notoriamente diffuse situazioni di *dumping* salariale e di elusione della normativa protettiva che si registrano nel settore della logistica⁸, e fermo tuttavia restando che, come si vedrà più avanti, appare in realtà da dubitare dell'applicabilità della suddetta nuova previsione *ex art. 1667-bis c.c.* in relazione ai contratti di lavoro subordinato⁹.

Indipendentemente dalle questioni che restano da definire, tanto in merito al criterio della valorizzazione dell'autonomia della normativa speciale *ex art. 1 c. nav.*, tanto in ordine a quello della “compatibilità” della normativa generale *ex artt. 1667-bis, 2128, 2134 e 2239 c.c.*¹⁰, è tuttavia evidente che il rispettivo operare di ognuno di tali due differenti criteri sia determinato in virtù della sua indicazione *ex lege*. Esclusa infatti l'eventualità di predefinite ipotesi di soluzione standard, la regolazione del rapporto tra normativa generale e disposizioni speciali o particolari è infatti rimessa alle indicazioni fornite volta per volta dal legislatore in relazione alle fattispecie concrete e, quindi, alla natura e portata degli interessi implicati, nonché alla *ratio* e alle motivazioni alla base della stessa prefigurazione delle diverse disposizioni speciali rispetto all'ordinaria normativa generale.

Anche perché in riferimento a norme di legislazione ordinaria, e quindi di rilevanza paritaria nella gerarchia delle fonti, permane ovviamente la legittimazione del legislatore alla definizione di ambito di estensione e portata dell'applicazione delle disposizioni speciali in concreto prefigurate in re-

⁸ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, in *Lav. giur.*, 2023, 363 ss. In argomento v. pure O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 3; E. VILLA, *Quando l'“appalto” ha ad oggetto servizi di logistica*, *ivi*.

⁹ V, *infra*, sub n. 6.

¹⁰ Relativamente all'indicazione dell'art. 1 c. nav. permane infatti da stabilire, come detto, fino a che punto eventuali lacune del diritto della navigazione siano colmabili mediante l'applicazione in via analogica di disposizioni del medesimo diritto della navigazione. Mentre, invece, per quanto concerne gli artt. 1667-bis e 2239 c.c. restano da definire i termini della valutazione di “compatibilità” cui è riportata l'applicazione della normativa generale in relazione alla fattispecie connotata da elementi di specialità.

lazione alla normativa generale, fermo tuttavia restando il già rimarcato limite dei principi e delle disposizioni della nostra carta costituzionale.

3. *Il rapporto tra normativa generale e disposizioni speciali in sede di contratto collettivo e di contratto individuale di lavoro*

Sono in ogni caso da valutare anche gli spazi di possibile intervento al riguardo da parte dell'autonomia negoziale.

Ciò, anzitutto, in relazione ad una possibile deroga da parte della contrattazione collettiva del criterio di regolazione indicato *ex lege* del rapporto tra singola normativa speciale e normativa generale.

Possibile deroga a un tale criterio *ex lege* che, invero, appare da ritenere in linea di principio preclusa all'autonomia collettiva se in senso non favorevole per i lavoratori, eccetto che in ipotesi peculiari, quale, in particolare, quella di un c.d. contratto di prossimità *ex art. 8, d.l. n. 138/2011*. E non senza che, peraltro, la stessa possibilità di una modifica al riguardo in senso favorevole per i lavoratori permanga comunque da verificare in correlazione ai valori e interessi che la prefigurazione della normativa speciale è volta a preservare, e che non sono evidentemente travisabili *tout court* in virtù di una diversa previsione da parte dell'autonomia collettiva seppure a vantaggio dei lavoratori.

Anche se poi, in realtà, è proprio alla contrattazione collettiva che è rimessa a volte dallo stesso legislatore la definizione del rapporto tra normativa di legge ordinaria e speciale.

Così, invero, ad esempio, per quanto concerne l'operare per il lavoro nautico delle tutele di cui alla disciplina ordinaria giuslavoristica e, quindi, anche in luogo della normativa speciale del diritto della navigazione.

Ciò, anzitutto, in virtù della prevista applicazione da parte della contrattazione collettiva dei principi di cui alla legge n. 300/1970 "*alle imprese di navigazione per il personale navigante*" *ex art. 35 della stessa legge n. 300/1970*, nonché analogamente anche alla luce della possibilità d'intervento riconosciuta all'autonomia collettiva in relazione alle stesse disposizioni del diritto della navigazione con riguardo alla determinazione e la misura degli elementi della retribuzione *ex art. 325, comma 4, c. nav. (comma aggiunto dall'articolo unico della legge n. 649/1979; v. analogamente anche art. 361 c. nav.)*.

Mentre quale ipotesi di deroga a una norma del diritto della navigazione rileva invece, sotto altro verso, la prerogativa riconosciuta alla contrat-

tazione collettiva stipulata dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale di poter prevedere la composizione dell'equipaggio anche con "marittimi di nazionalità diversa da quella italiana o comunitaria" *ex art.* 318, commi 1 e 2, c. nav.

Il criterio di regolazione stabilito *ex lege* in relazione del rapporto tra norma speciale e norma generale è parimenti da ritenere in linea di principio non derogabile in senso meno favorevole per il lavoratore dall'autonomia negoziale individuale.

Senza che si possa escludere in sede di contratto individuale, invece, una deroga del medesimo criterio in senso viceversa più favorevole per il lavoratore, sempre tuttavia con il limite della salvaguardia dei valori e degli interessi che la normativa speciale è volta a tutelare, nonché salva in ogni caso la determinazione *ex lege* degli spazi di possibile intervento dell'autonomia individuale in relazione all'operare della normativa speciale in merito alla fattispecie contrattuale concreta.

Ove una delimitazione precipua dell'ambito di possibile azione in tal senso dell'autonomia negoziale individuale rileva infatti, ad esempio, ancora per le norme del diritto della navigazione, in correlazione agli interessi generali cui esse sono appunto funzionali. Ciò, in particolare, in virtù della espressamente sancita inderogabilità in sede di contratto di arruolamento delle disposizioni del codice della navigazione di cui al comma 1, art. 374 c. nav.; mentre è diversamente stabilita la derogabilità solo "*a favore dell'arruolato*", sempre in sede di contratto individuale, *ex* comma 2 dello stesso art. 347 c. nav., delle norme del medesimo Codice della navigazione ivi indicate.

Ed ove, invece, in ambito diverso dal lavoro nautico, quale ipotesi nella quale è previsto che l'autonomia negoziale individuale sia viceversa abilitata ad intervenire a modifica della normativa giuslavoristica generale rileva, ad esempio, il potere di regolazione riconosciuto alle parti individuali in sede di accordo di "lavoro agile" in tema di esercizio del potere direttivo ed anche dei poteri disciplinari e di controllo del datore di lavoro *ex artt.* 19 e 21, legge n. 81/2017¹¹. Ciò, peraltro, stante la genericità della prerogativa conferita in tal senso alla medesima autonomia individuale, senza una precipua delimitazione del suo spazio di azione, in termini che non mancano di generare qualche perplessità riguardo l'effettiva capacità di ge-

¹¹ In argomento cfr., per tutti, anche per gli ulteriori riferimenti del caso, M. BROLLO, *Le dimensioni spazio-temporali dei lavori. Il rapporto individuale di lavoro*, cit., 28 ss. del dattiloscritto.

stione appropriata in relazione ai propri interessi di un tale potere negoziale da parte dei singoli lavoratori, specie se in mancanza di un'adeguata mediazione e supporto di loro rappresentanti sindacali (non previsti *ex lege* n. 81/2017)¹².

4. Diritti primari e vincoli rispetto alla definizione del rapporto tra disciplina ordinaria giuslavoristica generale e normative speciali

Al cospetto della varietà delle ipotesi di soluzione prospettate con riguardo al rapporto tra disciplina ordinaria giuslavoristica e norme speciali è confermato che il regime normativo da applicarsi in riferimento alle singole fattispecie contrattuali vada individuato in base alle indicazioni fornite dal legislatore in sede di previsione delle medesime disposizioni speciali e, quindi, di definizione della loro portata precettiva, sia in sé, sia in relazione all'ordinaria disciplina giuslavoristica. Ciò, ad ogni modo, anche alla luce di *ratio* e motivazioni rilevanti volta per volta a fondamento delle stesse disposizioni speciali e, quindi, degli interessi e dei valori spesso di portata generale alla cui tutela esse sono funzionali, nonché fermo comunque restando, al contempo, il possibile rilevare, a limitazione di un operare *tout court* delle disposizioni speciali in parola, della necessaria garanzia di determinati diritti fondamentali giuslavoristici, in tema, ad esempio, di tutela del posto di lavoro e in ogni caso dell'occupazione, tutela della salute, giusta retribuzione, orario di lavoro e riposi, parità uomo-donna, tutela previdenziale, organizzazione sindacale e diritto di sciopero (artt. 4 e 35-40 Cost.).

A risultare in proposito è, invero, l'inevitabile raffronto tra tali diritti fondamentali giuslavoristici e gli interessi e i valori di portata anche generale preservati dalle singole disposizioni speciali.

Escluso il rilevare di c.d. diritti tiranni e comunque di semplicistiche soluzioni “a priori”, va infatti valutato caso per caso se, e in che misura, sia da darsi considerazione agli interessi e valori alla base delle singole disposizioni speciali, oppure invece a contrapposti diritti primari giuslavoristici, sulla scorta di un bilanciamento adeguato degli interessi divergenti in campo. Bilanciamento che, però, trova ad ogni modo limite nell'essenziale intangibilità e in un congruo standard di tutela comunque da assicurarsi ai valori fondamentali giuslavoristici, ma parimenti, sotto altro

¹² Cfr. E. BALLETTI, *Trasparenza nei rapporti di lavoro e contrattazione collettiva*, in *Mass. giur. lav.*, 2023, 638 ss.

verso, nella tutela imprescindibile di valori e interessi primari eventualmente rilevanti a fondamento di determinate disposizioni speciali, quale, ad esempio, l'interesse alla sicurezza della navigazione, nonché delle persone e delle merci per il rapporto di lavoro nautico¹³.

Un bilanciamento tra gli interessi contrapposti in campo risulta pertanto da calibrare in ragione di siffatte "rigidità" che, in considerazione dei rispettivi diritti o valori fondamentali preservati, possono rilevare nel senso di una necessaria applicazione tanto di una norma o principio giuslavoristico, tanto, viceversa, di una disposizione speciale. Sempre in coerenza ai dettami costituzionali e, quindi, in termini che in primo luogo la Corte costituzionale è chiamata a valutare, appunto verificando la corrispondenza al dettato costituzionale del rapporto tra disciplina ordinaria giuslavoristica e disposizioni speciali come delineato dal legislatore in relazione alle concrete fattispecie contrattuali.

Ciò come avvenuto a più riprese, in particolare, in materia di lavoro nautico, in virtù di una serie di pronunzie della Consulta che, sulla scorta della reputata non conformità di determinate disposizioni del Codice della navigazione a norme giuslavoristiche che trovano fondamento nella carta costituzionale, sono valse a ridefinire la relazione tra diritto della navigazione e diritto del lavoro nel senso della diretta applicazione al rapporto di lavoro nautico di norme e principi giuslavoristici fondamentali. Così, anzitutto, in materia di tutele in tema di licenziamento¹⁴, ma anche di esercizio del potere disciplinare *ex art.* 7, commi 1-3, legge n. 300/1970¹⁵, come pure già di riconoscimento della vecchia indennità di anzianità anche nel caso di risoluzione del contratto di arruolamento per fatto imputabile all'arruolato¹⁶, nonché di riconoscimento al personale navigante del diritto al riposo settimanale di ventiquattro ore consecutive¹⁷. Mentre, invece, in ra-

¹³ Sul necessario contemperamento delle tutele del lavoro subordinato con gli interessi alla base delle disposizioni relative a determinati contratti speciali, cfr. F. SANTONI, *Rapporti di lavoro speciali*, cit., XI ss.

¹⁴ Cfr., rispettivamente, Corte cost. 3 aprile 1987, n. 96, in *Giur. it. Rep.*, 1987, per il personale marittimo delle imprese di navigazione, nonché Corte cost. 31 gennaio 1991, n. 41, *ivi*, 1991, per il personale delle imprese di navigazione aerea.

¹⁵ Cfr. Corte cost. 23 luglio 1991, n. 364, in *Giur. it. Rep.*, 1991.

¹⁶ Cfr. Corte cost. 2 marzo 1987, n. 63, in *Giur. it. Rep.*, 1987, che ha dichiarato l'incostituzionalità dell'art. 352 c. nav., in relazione agli artt. 3 e 36 Cost., appunto nella parte in cui escludeva il diritto all'indennità anzianità nel caso risoluzione del contratto di arruolamento per fatto imputabile al lavoratore.

¹⁷ Cfr. Corte cost. 4 febbraio 1982, n. 23, in *Giur. it. Rep.*, 1982.

gione delle peculiarità del rapporto di lavoro nautico, è confermata dalla Consulta la legittimità del regime della generale non decorrenza in corso di rapporto della prescrizione biennale dei diritti inerenti tanto al contratto di arruolamento, che al contratto di lavoro del personale di volo, rispettivamente *ex artt.* 373 e 937 c. nav., anche a fronte dell'operare di un regime di c.d. stabilità reale del posto di lavoro¹⁸, nonché, quindi, diversamente dalla già riconosciuta non decorrenza della prescrizione in corso di rapporto di lavoro per i crediti retributivi inerenti all'ordinario contratto di lavoro subordinato ("non nautico") appunto nell'ipotesi di applicazione di una tutela reale del posto di lavoro *ex art.* 18, legge n. 300/1970¹⁹. Al di là del mutamento poi indotto in termini di generale "non decorrenza" della prescrizione alla luce dell'odierno ridimensionamento del grado di tutela della "stabilità" del posto di lavoro *ex art.* 18, legge n. 300/1970, ai sensi dell'art. 1, comma 42, legge n. 92/2012 e del d.lgs. n. 23/2015²⁰.

E tanto quando, al contempo, ancora in tema di prescrizione, ma in riferimento al rapporto di pubblico impiego, proprio in considerazione della peculiare stabilità del posto di lavoro che lo caratterizza, dopo aver assunto un tale regime di stabilità inerente al rapporto di pubblico impiego quale livello-parametro di tutela che giustifica la decorrenza della prescrizione dei crediti retributivi anche in riferimento al lavoro privato²¹, la Corte costituzionale ha confermato la legittimità della normativa in materia nella parte "*in cui consente il decorso della prescrizione quinquennale dei crediti di lavoro in pendenza del rapporto di pubblico impiego*"²².

¹⁸ Cfr. Corte cost. 7 novembre 2006, n. 354, in *Giur. it. Rep.*, 2006; Corte cost. 10 gennaio 2007, n. 20, *ivi*, 2007; Corte cost. 13 luglio 2023, n. 143, *ivi*, 2023.

¹⁹ Cfr. già l'originaria prima pronunzia Corte cost. 10 giugno 1966, n. 63, in *Giur. it. Rep.* 1966, nonché successivamente Corte cost. 13 novembre 1969, n. 143, *ivi*, 1969; Corte cost. 12 dicembre 1972, n. 174, *ivi*, 1972; Corte cost. 25 maggio 1979, n. 40, *ivi*, 1979; Corte cost. 1 giugno 1979, n. 41, *ivi*, 1979; Corte cost. 12 giugno 1979, n. 42, *ivi*, 1979; Corte cost. 12 giugno 1979, n. 43, *ivi*, 1979; Corte cost. 12 giugno 1979, n. 44, *ivi*, 1979; Corte cost. 18 giugno 1979, n. 45, *ivi*, 1979. In senso analogo, cfr. anche Cass., Sez. Un., 12 aprile 1976, n. 1268, in *Giur. it. Rep.*, 1976.

²⁰ Cfr. Cass. 6 settembre 2022, n. 26246, in *Giur. it. Rep.*, 2022, Cass. 20 ottobre 2022, n. 30957, *ivi*, 2022.

²¹ Cfr. Corte cost. 12 dicembre 1972, n. 174, cit., e, peraltro, anche già Corte cost. 10 giugno 1966, n. 63, cit.

²² Così Corte cost. 12 giugno 1979, n. 43, cit., nonché, in senso analogo, Corte cost. 12 giugno 1979, n. 44, cit.; Corte cost. 12 giugno 1979, n. 51, in *Giur. it. Rep.*, 1979.

5. *La recente revisione al ribasso delle tutele del lavoro subordinato e la sua incidenza in riferimento ai contratti di lavoro a disciplina speciale*

Sono in ogni caso da stabilire quali sono le tutele e le disposizioni giuslavoristiche intangibili o comunque prevalenti rispetto all'incidenza di normative speciali o particolari, a fronte, peraltro, del risaputo tendenziale venir meno, quale modello standard di riferimento del lavoro subordinato *ex art.* 2094 c.c., del contratto di lavoro a tempo indeterminato e a tempo pieno nell'impresa medio-grande, in relazione al quale si è andata prefigurando nel tempo la normativa giuslavoristica a partire dallo Statuto dei lavoratori.

Al cospetto di una sempre maggiore articolazione degli assetti e moduli di utilizzazione e gestione della forza lavoro, in corrispondenza all'incidenza dei processi di innovazione tecnologica e anche della globalizzazione dei mercati e dei relativi fenomeni di elevata competizione e concorrenza tra le imprese, a registrarsi è, infatti, come noto, la crescente diffusione di rapporti di lavoro “non stabili” e variamente “flessibili”, nonché, quindi, un ridimensionamento per determinati versi di quelli che fino a qualche anno fa risultavano essere gli standard ordinari di tutela del lavoro subordinato.

Ciò, anzitutto, in ragione dell'ampliamento in sé delle possibilità di impiego di modelli contrattuali alternativi al contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, che ha del resto trovato conferma emblematica da parte dello stesso d.lgs. n. 81/2015, pur a fronte dell'affermazione per la quale “il contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato costituisce la forma comune di rapporto di lavoro” *ex art.* 1 di tale medesimo d.lgs. n. 81/2015 (v. conf. anche art. 1, comma 7, lett. b), legge-delega n. 183/2014), in virtù di un coevo riordino delle tipologie contrattuali con una sensibile articolazione dei principali moduli di impiego flessibile, compresa anche una prevista c.d. “acausalità” del lavoro a tempo determinato (art. 19, d.lgs. n. 81 cit.) e della somministrazione di manodopera (art. 31, d.lgs. n. 81 cit.), sia pure con le attenuazioni poi introdotte al riguardo (cfr., spec., artt. 1 e 2, d.l. n. 87/2010, convertito dalla legge n. 96/2018, in relazione, rispettivamente, al lavoro a tempo determinato e alla somministrazione di manodopera).

Posta una tale tendenza sul piano generale, appare infatti da convenire che il possibile ricorso a modelli di impiego “flessibili” o comunque alternativi al lavoro subordinato “stabile” a tempo indeterminato risulti in questo senso assecondato anche in riferimento a contratti di lavoro speciali o a disciplina speciale, in correlazione alle loro peculiarità e comunque alle fi-

nalità e agli interessi particolari che essi sono funzionali a preservare. Come del resto avviene *ab origine* sul piano concreto in ragione delle note peculiarità che si registrano in proposito, ad esempio, anzitutto per il lavoro nautico, in tema di contratto a tempo determinato, “a viaggio”, c.d. contratto di arruolamento e in generale delle molteplici specificità del reclutamento sia dei lavoratori marittimi sia della gente dell’aria (artt. 325-332 e 902-904 c. nav. e norme collegate), ma parimenti anche in materia di apprendistato (artt. 41-47, d.lgs. n. 81/2015) e di lavoro sportivo (artt. 25-28, d.lgs. n. 36/2021 e norme collegate).

Analogamente per quanto concerne la riduzione degli standard di protezione del lavoro subordinato delineata anche in riferimento alla “uscita” dal rapporto di lavoro, in ragione del decremento delle tutele in materia di licenziamento ai sensi dell’art. 18 della legge n. 300/1970 “nuova formula” (*ex art.* 1, comma 42, legge n. 92/2012) e del d.lgs. n. 23/2015.

Secondo quanto riconosciuto dalla Corte costituzionale, tale decremento delle tutele si viene infatti a realizzare in virtù della legittimazione del legislatore a determinare in via discrezionale le tutele rispetto ai licenziamenti illegittimi o comunque ingiustificati, anche riguardo la stessa stabilità del posto di lavoro, alla luce della mancata “costituzionalizzazione” di un diritto alla reintegrazione²³. E tanto, dunque, in termini che fanno sì che risulti in linea di principio consentita per i contratti di lavoro a normativa speciale o particolare una diversa regolamentazione *ex lege* rispetto alla normativa ordinaria in materia di tutele in tema di licenziamento. Anche qui come avviene effettivamente in concreto in forza delle molteplici disposizioni divergenti per svariati profili dalla disciplina ordinaria in materia di licenziamenti e comunque di risoluzione ed estinzione in genere del rapporto di lavoro in genere prefigurate in riferimento, tra l’altro, al lavoro nelle imprese di tendenza (art. 9, comma 2, d.lgs. n. 23/2015, nonché già art. 4, comma 1, legge n. 108/1990 e norme collegate), all’apprendistato (art. 42, comma 4, d.lgs. n. 81/2015), al lavoro domestico (art. 4, comma 1, legge n. 108/1990), al patto di prova (art. 2096 c.c.), al lavoro nautico (artt. 340-350, nonché anche artt. 351-368 c. nav.) e allo stesso rapporto di pubblico impiego (artt. 55-*quater* e 63, d.lgs. n. 165/2001)²⁴.

²³ Cfr. di recente, per tutte, Corte cost. 14 novembre 2018, n. 194, in *Giur. it. Rep.*, 2018, e le precedenti analoghe pronunzie della Consulta in argomento ivi richiamate.

²⁴ Per tutti, di recente, sulle peculiarità del licenziamento nel lavoro pubblico contrattualizzato, cfr. in generale A. TAMPIERI, *Il licenziamento del dipendente pubblico*, Giappichelli, Torino, 2021.

Oltre che con riguardo alla costituzione e all'estinzione del rapporto di lavoro, anche in ordine allo stesso concreto svolgimento della relazione contrattuale si registra un tendenziale decremento del grado di protezione del lavoro subordinato, indotto, in attuazione delle riforme del *Jobs Act*, in ragione di un ampliamento degli ambiti di esercizio dei poteri datoriali in tema, in particolare, sia di *ius variandi*, ai sensi della nuova formulazione dell'art. 2103 c.c. *ex* art. 3, d.lgs. n. 81/2015, sia di controlli a distanza *ex* art. 4, legge n. 300/1970, come modificato dall'art. 23, d.lgs. n. 151/2015. Non senza che, per effetto di una tale revisione al ribasso pure in proposito della portata protettiva della normativa giuslavoristica ordinaria, anche in questo senso si apra maggiore spazio al possibile operare in riferimento a contratti di lavoro speciali o a disciplina speciale di disposizioni divergenti o comunque particolari rispetto alla medesima disciplina lavoristica ordinaria.

Onde la conferma che la recente rimodulazione in via riduttiva degli standard di protezione della normativa giuslavoristica si rifletta anche sul piano delle relazioni tra diritto del lavoro e contratti speciali o a disciplina speciale nel senso di un tendenziale ampliamento del possibile operare delle disposizioni peculiari inerenti a detti contratti a normativa particolare.

Ciò in forza del decremento in sé delle tutele del lavoro subordinato, ma anche alla luce dei prefigurati maggiori spazi di derogabilità della normativa giuslavoristica ordinaria o comunque di sua disponibilità, per più versi, da parte dell'autonomia contrattuale collettiva e individuale, tra l'altro, come visto, anche in relazione a snodi cruciali, quali il possibile impiego di modelli contrattuali flessibili, lo *ius variandi* e gli inquadramenti, i controlli a distanza, ecc.

Ove il dato caratterizzante che emerge è infatti quello di un essenziale ridimensionamento dello stesso tasso di rigidità del diritto del lavoro, che, in merito ai contratti speciali o a disciplina speciale, vale a consentire il possibile prevalere di regimi normativi divergenti o comunque particolari.

6. Il rapporto tra normativa generale giuslavoristica e discipline speciali nei settori del trasporto e della logistica

Per quanto concerne segnatamente il settore dei trasporti e quello della logistica, sulla questione della relazione tra diritto del lavoro e discipline particolari risultano in ogni caso incidere una serie di peculiari dinamiche e circostanze che in particolare si manifestano in forma di decentramento produttivo e comunque di scomposizione dei processi di produzione e che, anche quando non risultano finalizzate strumentalmente ad evitare l'ap-

plicazione della normativa giuslavoristica, vengono ad incidere al fine dell'individuazione della contrattazione collettiva e dei regimi normativi in genere operanti in riferimento ai rapporti di lavoro. Con le relative situazioni che ne possono conseguire in forma di applicazione di normative "meno favorevoli", nonché anche di disparità di trattamento e in ogni caso di non applicazione di determinate tutele giuslavoristiche, specie al cospetto dei già rimarcati non rari casi di *dumping* sociale e comunque di elusione della normativa protettiva giuslavoristica che notoriamente si registrano nel settore della logistica.

Nei settori dei trasporti e della logistica è infatti frequente la frantumazione e comunque la diversificazione della figura del datore di lavoro, anche a fronte dell'emersione di nuove forme d'impresa e di sempre più accentuate ipotesi di scomposizione e articolazione dei cicli produttivi, nonché di spaccettamento delle attività in forza del continuo aumento del ricorso ad appaltatori, subappaltatori e a società cooperative di vario genere, in termini che da più parti si valuta criticamente mettere a rischio la garanzia di adeguati standard minimali per il lavoro subordinato²⁵. Tanto più giacché ad influire quale fattore di possibile decremento delle tutele lavoristiche è, nel caso, anche l'interesse degli utenti alla qualità, efficienza e comunque all'economicità dei servizi, in correlazione al contrapposto interesse delle imprese al contenimento dei costi di produzione in generale, e del costo del lavoro in particolare.

Sempre con riguardo ai trasporti e alla logistica, il venir meno della tradizionale unitarietà della figura del datore di lavoro e la sua scomposizione e moltiplicazione in più articolazioni pone inevitabili questioni in ordine all'individuazione delle normative applicabili, in considerazione della differente natura delle attività degli imprenditori che provvedono alle varie fasi del processo di produzione, dei loro stessi rapporti commerciali, nonché dei medesimi diversi contratti collettivi da loro applicati o comunque applicabili. Specie per quanto concerne attività c.d. di confine, quali quelle di trasporto e di appalto, oppure invece anche nel caso di imprenditori esplicanti più attività, come nell'ipotesi del contratto di logistica integrata. Con tutti i relativi interrogativi che ne conseguono anche in merito ad una possibile determinazione per via convenzionale, ad opera delle parti collet-

²⁵ Cfr. A. BELLAVISTA, *Cooperative e sfruttamento del lavoro nella logistica*, in *Riv. giur. lav.*, 2020, I, 452, nonché gli altri scritti di A. ALLAMPRESE e O. BONARDI, G. GRAPPI, L. DORIGATTI e A. MORI, C. ALESSI, P. CAMPANELLA pubblicati sul "tema" *Logistica e lavoro*, *ivi*, 2020, I, 363 ss.

tive e delle stesse parti individuali, di discipline “meno favorevoli” per i lavoratori, peraltro pure al possibile cospetto di contratti collettivi c.d. pirata, così come, al contempo, con riguardo alla giustificazione in generale di differenze di trattamento tra lavoratori impiegati con analoghe mansioni in un medesimo processo di produzione. Ove, esclusa una trattazione *de funditus* in questa sede di tali complessi interrogativi, basti evidenziare che in proposito si tratti sempre di dover stabilire l’efficacia prescrittiva delle normative giuslavoristiche e in particolare di individuare quali siano le disposizioni e gli standard di tutela del diritto del lavoro inderogabili e indisponibili per le parti contrattuali sia collettive sia individuali, al di là delle questioni di natura prettamente sindacale da affrontare volta per volta in tema di individuazione del contratto collettivo applicabile, rapporti tra contratti collettivi, disdetta o recesso unilaterale dal contratto collettivo o comunque sua sostituzione o deroga in virtù di una differente pattuizione collettiva, ecc.

In riferimento alle relazioni tra discipline di diversa natura, risulta in ogni caso, come sopra anticipato, la recente previsione dell’applicazione al contratto di logistica integrata delle disposizioni del contratto di trasporto “in quanto compatibili”, *ex art. 1667-bis c.c.* (introdotto dall’art. 1, comma 819, legge n. 234/2021), che si valuta poter incidere a decremento delle tutele giuslavoristiche, in primo luogo per quanto concerne la possibile esclusione del regime di solidarietà *ex art. 29, d.lgs. n. 276/2003* in tema di appalto, ma anche l’azione diretta per i crediti retributivi *ex art. 1676 c.c.* e la stessa responsabilità solidale del committente *ex art. 26, comma 4, d.lgs. n. 81/2008* per i danni non indennizzati dall’istituto previdenziale²⁶.

Ma, in realtà, senza che l’operare di tali tutele giuslavoristiche sia da ritenere essere esclusa in virtù della suddetta nuova previsione *ex art. 1667-bis c.c.*, in mancanza di un suo riferimento esplicito ai rapporti di lavoro, che pare precluderne l’estensione al di là dei soli rapporti commerciali tra le imprese, in linea alla sua interpretazione che ne ricostruisce il rinvio alla disciplina del contratto di trasporto come appunto circoscritto ai “*profili strettamente civilistici che interessano le prestazioni concordate nel pro-*

²⁶ Criticamente, sul punto, A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, loc. cit., 363 ss., che infatti evidenzia “*le ripercussioni negative che la disciplina dell’art. 1667 bis cod. civ. sembra prospettare sulle tutele dei lavoratori coinvolti nei fenomeni di decentramento produttivo, soprattutto in un mercato particolarmente “selvaggio” come quello della logistica, dove imperversano il dumping salariale e l’inosservanza diffusa degli standard protettivi*”.

gramma negoziale"²⁷. E, dunque, con persistente attualità della già affermata interpretazione che riconosce applicabile l'art. 29, d.lgs. n. 276/2003 ai contratti di logistica, anche se classificati quali contratti misti, a contrasto del ricorso strumentale alla pratica dell'affidamento quale "trasporto" di un complesso di servizi organizzati ed eccedenti il medesimo mero trasporto e, quindi, con la relativa riqualificazione di non veritieri contratti di trasporto come appalti di servizi di trasporto²⁸: a salvaguardia di diritti dei lavoratori tutelati da disposizioni inderogabili e con affermazione dell'indisponibilità del tipo contrattuale nei rapporti commerciali tra le imprese, in funzione limitativa dell'autonomia privata²⁹.

Senza che in ogni caso la normativa del contratto di trasporto inerente alle relazioni commerciali tra committente e cliente possa prevalere a scapito delle tutele giuslavoristiche sempre nell'ipotesi di ricorrenza di un contratto di logistica o comunque di appalto³⁰. Tanto meno per quanto concerne il regime di responsabilità solidale del committente, più blando rispetto all'appalto, anzitutto per la sua durata soltanto annuale³¹ e comunque in ragione della sua limitazione alla sola mancata verifica di esso committente del regolare "adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi" da parte del vettore *ex commi 4-bis, ter e quater*, d.l. n. 112/2008.

Mentre, d'altro canto, la stessa prevista possibile deroga delle disposizioni del codice della navigazione e delle leggi speciali alla disciplina in tema di contratto di trasporto, *ex art. 1680 c.c.*, rileva anch'essa nel senso

²⁷ Per tutti, ancora A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, loc. cit., 372 ss., nonché, analogamente, già O. BONARDI, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 7 ss.

²⁸ Cfr., per tutte, Cass. n. 24983/2022; Cass. 6 marzo 2020, n. 6449, in *Giur. it. Rep.*, 2020; Cass. 14 luglio 2015, n. 14670, *ivi*, 2015.

²⁹ *Amplius* A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, loc. cit., 368 ss., che rileva che "la tendenza espansiva del regime di solidarietà negli appalti ha interessato tutti i principali ambiti in cui si verifica una scissione fra esercizio dei poteri datoriali e imputazione delle relative responsabilità", come confermato dalla stessa Corte costituzionale (Corte cost. 7 novembre 2017, n. 254), affermando che "le relazioni commerciali in cui si inverte il fenomeno del c.d. 'lavoro indiretto' costituiscono un 'ambito omogeneo'" e quindi riconoscendo l'estensione in via analogica dell'art. 29, d.lgs. n. 276/2003, al contratto di subfornitura.

³⁰ Sulle tutele del lavoro subordinato nel caso di appalti, cfr. G. PROIA (a cura di), *Appalti e lavoro: problemi attuali*, Giappichelli, Torino, 2022.

³¹ Cfr. comma 4-ter, art. 83-bis, d.l. n. 112/2008 (convertito con modificazioni dalla legge n. 133/2008), nonché art. 2951 c.c.

dell'operare di eventuali tutele giuslavoristiche ivi stabilite in luogo di tale medesima disciplina in tema di trasporto.

7. *Gli standard inderogabili di tutela del lavoro subordinato in riferimento ai contratti di lavoro a disciplina speciale*

Per quanto concerne la determinazione degli standard di tutela ai sensi della normativa giuslavoristica rilevanti a limitazione dell'operare di normative particolari inerenti a contratti di lavoro speciali o a disciplina speciale, si è rimarcato che a risultare in tal senso intangibili siano naturalmente i diritti espressione di valori costituzionali e che comunque trovano fondamento anche in quella che deve essere l'entità "minima" del livello di loro necessaria protezione nel dettato della Costituzione.

È questo il caso di diritti assolutamente primari, quali il diritto all'integrità psico-fisica e alla salute, così come quelli alla dignità, alla non discriminazione e alla tutela della *privacy* della persona del lavoratore, nonché la stessa libertà sindacale e il diritto di sciopero, ma anche il diritto ad una "giusta retribuzione" *ex art. 36 Cost.*, alla tutela della professionalità e comunque in generale ad un esercizio dei poteri datoriali contenuto entro determinati canoni sempre a garanzia della persona del lavoratore. Salva, tuttavia, la in ogni caso necessaria considerazione dei contrapposti diritti e interessi che si è rimarcato rilevare a fondamento di norme particolari inerenti a determinati contratti a disciplina speciale. Ma senza che ne possa comunque risultare una vanificazione dei medesimi diritti primari inerenti alla persona del lavoratore, al di là di un ad ogni modo necessario loro contemperamento con contrapposti diritti e interessi generali di portata parimenti primaria alla base della previsione di determinate discipline particolari, quale, ad esempio, l'interesse generale alla sicurezza della navigazione, delle persone e delle merci trasportate nel caso del contratto di lavoro nautico.

Attesa la relazione gerarchicamente paritaria tra legislazione ordinaria giuslavoristica e disposizioni speciali sempre di fonte legislativa ordinaria, è infatti da convenire che, fermi i limiti dei rimarcati vincoli costituzionali rilevanti a fondamento dei diritti primari del lavoratore, risulti in linea di principio consentita una modifica della normativa generale giuslavoristica in sede di regolamentazione dei contratti di lavoro a disciplina speciale.

Ciò non toglie che nelle previsioni della medesima legislazione ordinaria

giuslavoristica tendano oggi a identificarsi gli standard di tutela “minimali” del lavoro subordinato non travisabili *in peius* anche in riferimento a tali contratti a normativa speciale.

Si è detto infatti del recente processo di revisione al ribasso delle tutele giuslavoristiche al quale è stato dichiaratamente dato corso, in svolgimento delle riforme del *Jobs Act*, sulla base della considerazione delle esigenze e delle istanze delle imprese e comunque con finalità generali di politica economica e occupazionale. E tanto, dunque, in termini che fanno ritenere che nelle singole previsioni di legge sia stata definita la sintesi tra i diversi interessi e istanze, nonché, quindi, quello che si è valutato essere nell’odierna congiuntura storico-economica il “giusto bilanciamento” dei diritti dei lavoratori, oltre che rispetto ai contrapposti interessi delle imprese, anche in relazione a più generali interessi e obiettivi politici, economici e occupazionali.

Posta la dichiarata finalità di rimodulazione al ribasso delle tutele giuslavoristiche, ne sono infatti determinati *ex lege* i termini di loro compatibilità con tali superiori interessi e obiettivi di ordine generale, in tal senso prefigurando alcuni punti cardine dei “minimi” di tutela del lavoro subordinato – in tema, tra l’altro, di *ius variandi* e tutela della professionalità, controlli a distanza e anche di licenziamenti – dai quali appare allora ragionevole che non sia dato poter prescindere neanche in sede di disciplina dei contratti di lavoro a normativa speciale.

Così, invero, riguardo la stabilita necessaria adibizione del lavoratore alle mansioni di assunzione e comunque a quelle di sua effettiva pertinenza, nonché l’esercizio dello *ius variandi* e il mutamento delle mansioni e dell’inquadramento del lavoratore nei limiti e secondo i canoni di cui al “nuovo” art. 2103 c.c. *ex art.* 3, d.lgs. n. 81/2015. Analogamente per quanto concerne l’esplicazione del potere di controllo “a distanza” nel rispetto dei limiti procedurali e con le garanzie di preventiva informazione e di tutela della privacy del lavoratore stabiliti dal “nuovo” art. 4, legge n. 300/1970 *ex art.* 23, d.lgs. n. 151/2015. E parimenti anche in ordine all’applicazione degli standard di tutela in tema di licenziamenti ai sensi del d.lgs. n. 23/2015 e già anche dell’art. 18, legge n. 300/1970, come riformato *ex art.* 1, comma 42, legge n. 92/2012, sia pure al cospetto dell’estrema varietà dei molteplici diversi regimi di protezione, comunque riconosciuta legittima dalla Corte costituzionale (sebbene con il reiterato invito al legislatore ad una generale ridefinizione organica delle normative sui licenziamenti)³²,

³² Cfr. Corte cost. 22 gennaio 2024, n. 7, in *Giur. it. Rep.*, 2024 e già Corte cost. 23 giugno 2022, n. 183, *ivi*, 2022.

nonché ferma restando la già rimarcata non affermazione, da parte della nostra Costituzione, di un diritto alla reintegrazione nel posto di lavoro nel caso di licenziamento illegittimo³³.

Senza che i medesimi standard “minimali” di tutela del lavoro subordinato individuabili in base alla normativa generale anche in riferimento ai contratti di lavoro a disciplina speciale risultino tantomeno travisabili in sede né di contratto collettivo, né di contratto individuale, in ragione del generale principio di inderogabilità *in peius* per il lavoratore della normativa di legge da parte dell’autonomia negoziale sia individuale sia collettiva.

Permane in ogni caso la questione del diritto alla “giusta retribuzione” *ex art. 36 Cost.*, peraltro anche in relazione alle diffuse dinamiche di decentramento e notevole scomposizione dei processi di produzione almeno in determinati contesti, quali i settori dei trasporti e della logistica, nonché, quindi, alle conseguenti problematiche che si determinano in ordine alla stessa individuazione della contrattazione collettiva applicabile *inter partes* e anche di relative possibili situazioni di disparità di trattamento. Problematiche, queste, tuttavia inevitabilmente da valutare in relazione ai singoli casi concreti, e in primo luogo sotto il profilo segnatamente “sindacale” per quanto concerne la determinazione del contratto collettivo da applicarsi, ferma restando, poi, la comunque necessaria valutazione della rispondenza ai canoni della “proporzionalità” e “sufficienza” *ex art. 36 Cost.* del trattamento economico che ne consegue, anche per quanto concerne l’automatica applicazione integrale, o meno, di tutti gli emolumenti di cui al medesimo contratto collettivo³⁴.

Resta inteso che, a migliore garanzia dell’operare delle tutele del diritto del lavoro in ordine ai contratti di lavoro a disciplina speciale, ben potrebbe valere la previsione in forma inderogabile di determinati trattamenti e livelli “minimali” di protezione giuslavoristica: da applicarsi sempre, anzitutto in luogo della disciplina relativa ai rapporti commerciali in essere tra il datore

³³ Cfr. Corte cost. 26 settembre 2018, n. 194, in *Giur. it. Rep.*, 2018, nonché già, tra le altre, Corte cost. 6 marzo 1974, n. 55, *ivi*, 1974; Corte cost. 19 giugno 1975, n. 152, *ivi*, 1975; Corte cost. 7 febbraio 2000, n. 46, *ivi*, 2000, e, da ultimo, cfr. Corte cost. 22 gennaio 2024, n. 7, cit.

³⁴ Cfr. sul punto, non senza alcuni profili di novità, le recenti pronunzie della Cass. 3 ottobre 2023, n. 27711, in *Giur. it. Rep.*, 2023, Cass. 2 ottobre 2023, n. 27769, *ivi*, 2023; Cass. 10 ottobre 2023, n. 28321, *ivi*, 2023; Cass. 10 ottobre 2023, n. 28320, *ivi*, 2023; Cass. 10 ottobre 2023, n. 28323, *ivi*, 2023. Per una valutazione critica di tali sentenze cfr. A. LASSANDARI, *La Suprema Corte e il contratto collettivo: alla ricerca dell’equa retribuzione*, in *Riv. giur. lav.*, 2023, I, 536 ss.

di lavoro e altri soggetti (come ancora, ad esempio, nel caso di un contratto di trasporto o di logistica e comunque in tutte le molteplici possibili ipotesi di appalti in genere), nonché indipendentemente da una stessa possibile incidenza delle medesime normative inerenti a tali rapporti commerciali in riferimento ai contratti di lavoro, come pure al cospetto degli stessi interessi generali rilevanti a fondamento delle peculiarità normative dei medesimi contratti a disciplina speciale.

Ove, sia pure in una prospettiva *de iure condendo*, è evidente che il ricorso alla norma inderogabile rileverebbe quale effettivo contrasto rispetto alle situazioni di *dumping* non solo retributivo e anche di “non applicazione” in genere delle disposizioni giuslavoristiche o comunque di ingiustificata operatività di trattamenti “meno favorevoli” per i lavoratori in sede di contratti di lavoro a disciplina speciale: in virtù di una delimitazione degli spazi di agibilità dell’autonomia contrattuale, appunto in forza dell’affermazione di standard di tutela del lavoro subordinato intangibili per le parti negoziali, anzitutto in sede di contrattazione collettiva e tanto più ad opera delle parti contrattuali individuali.

IL TRASPORTO, IL DIRITTO DEL LAVORO E LA SPECIALITÀ

Enrico Gragnoli *

1. La specialità e i modelli contrattuali

Come si è ammonito, “*tutto il diritto del lavoro è ordinato caratteristicamente*” alla “*tutela della libertà anzi della stessa persona umana*”¹. Vi è da domandarsi fino a che punto questo orientamento tradizionale sia coerente con il proliferare di modelli negoziali con elementi di specialità², la cui regolazione non mira, in modo dichiarato, alla protezione del prestatore di opere, ma, se mai, a incidere sulle condotte delle imprese, a incrementare l’occupazione, a migliorarne la qualità e, dunque, a contribuire alla direzione del mercato. Infatti, “*dato strutturale, nello «ordinamento civile» del lavoro, deve (...) dirsi la proporzionalità tra la figura principale e altre concepibili come «speciali»*”, a loro “*volta da valutare alla stregua dello stesso principio di eguaglianza come proporzionalità*”³.

Se, nella concezione del contratto, “*l’eguaglianza gioca come limite alla libertà*”⁴ e, in particolare, a quella di “*separare la subordinazione dallo sta-*

* Professore ordinario di Diritto del lavoro – Università degli Studi di Parma.

¹ V.: M. DELL’OLIO, *Ordinamento civile e diritto del lavoro: tecniche, fonti, figure*, in *Diritto del lavoro. I nuovi problemi*, in *Scritti in onore di Mattia Persiani*, tomo I, Cedam, Padova, 2005, 104 ss. V. anche M. DELL’OLIO, *La subordinazione nell’esperienza italiana*, in *Arg. dir. lav.*, 1998, 697 ss.

² V.: F. SANTONI, *Il rapporto di lavoro per personale navigante: tradizione e rinnovamento*, in *Arg. dir. lav.*, 1992, I, 238 ss.

³ V.: M. DELL’OLIO, *Ordinamento civile e diritto del lavoro: tecniche, fonti, figure*, loc. cit., 107 ss., che rinvia a G. SANTORO PASSARELLI, *Diritto del lavoro (flessibilità)*, in *Enc. giur., Agg.*, Roma, 1997, 3 ss. (dell’estratto).

⁴ V.: O. MAZZOTTA, *Lavoro, impresa, eguaglianza*, in *Diritto del lavoro. I nuovi problemi*, in *Scritti in onore di Mattia Persiani*, tomo I, Cedam, Padova, 2005, 182 ss.

tuto protettivo del lavoratore"⁵, il problema è di vedere secondo quali criteri tale statuto si possa moltiplicare e suddividere in diverse articolazioni⁶, per ragioni non tanto riconducibili al perfezionamento della tutela o alla sua modulazione, quanto al governo del mercato. In tale scenario, ormai caratteristico del nostro ordinamento⁷, anche per la penuria di risorse economiche da investire in altre forme di azione pubblica a favore dell'occupazione, l'aggiungersi di nuovi modelli invita a chiedersi se sia rispettato il principio di uguaglianza, "come proporzionalità"⁸; come si soggiunge subito, "un allentamento (anche se solo in termini sostanziali) della rigidità del tipo, ma senza sovvertirne il principio-base, può venire dalla articolazione in sottotipi del contratto"⁹.

Oggi, l'autonomia individuale si confronta con la pretesa eteronoma di governare il mercato con la selezione di modelli negoziali, per sovvenire all'una o all'altra esigenza operativa (vera o pretesa) e, dunque, per incoraggiare, qualificare o sorreggere l'occupazione complessiva. Vari principi entrano in un inevitabile raccordo dialettico. In primo luogo, la libertà delle parti deve essere messa in collegamento con l'autorità della legge e con le sue disposizioni, aumentate di numero e rese più complesse, ma rimaste inderogabili.

In secondo luogo, la stessa articolazione interna del negozio fa sorgere una questione di proporzione fra i diversi modelli e l'idea unitaria di subordinazione, affinché si possa stabilire se tali differenze abbiano una giustificazione ragionevole e non contraddicano il complessivo fine di tutela dell'intero diritto del lavoro. In presenza di simili contrapposizioni, tracciate in modo consapevole dalla legge, che le vuole rendere strumento di un disegno politico, il criterio di uguaglianza sostanziale rimanda alla razionalità delle strategie prospettate¹⁰.

⁵ Cfr. E. GHERA, *Prospettive del contratto individuale di lavoro*, in *Scritti in onore di Gi-
no Giugni*, tomo I, Cacucci, Bari, 1999, 492 ss.

⁶ V.: C. ZOLI, *Contratto e rapporto tra potere e autonomia nelle recenti riforme del diritto del
lavoro*, in *Giorn. dir. lav. rel. ind.*, 2004, 359 ss.; O. MAZZOTTA, *Il mondo al di là dello specchio: la
delega sul lavoro e gli incerti confini nei rapporti interpositori*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2003, I, 265 ss.

⁷ V. già M. D'ANTONA, *Contrattazione collettiva e autonomia individuale nei rapporti di
lavoro atipici*, in *Giorn. dir. lav. rel. ind.*, 1990, 540 ss.

⁸ V.: M. DELL'OLIO, *Ordinamento civile e diritto del lavoro: tecniche, fonti, figure*, loc.
cit., 107 ss.

⁹ V.: O. MAZZOTTA, *Lavoro, impresa, eguaglianza*, loc. cit., 182 ss.

¹⁰ Cfr. A. CERRI, *L'uguaglianza giuridica nei rapporti interprivati: spunti e riflessioni a
partire dalla giurisprudenza in materia di lavoro*, in *Foro it.*, 1992, I, 1538 ss.

In terzo luogo, la vocazione protettiva del diritto del lavoro porta a chiedersi se i fini perseguiti siano coerenti con i canoni degli artt. 4 e 35 Cost. e se la “flessibilità” sia realizzata in forme concordanti con la valorizzazione e la salvaguardia del lavoro eterodiretto. Infatti, se “*non può negarsi aprioristicamente spazio all'autonomia individuale, tanto nella scelta dei modelli, che anzi a essa va interamente riservata, quanto nel «riempimento» di ciascuno*”¹¹, le tutele “*sembrano dover restare proprie dell'ordinamento*” civile e, quindi, della legge nazionale, chiamata a disegnare “*«insiemi» determinati ed equilibrati*”¹².

Sul piano delle opzioni politiche¹³, si può discutere della possibilità stessa di governare il mercato e di incrementare l'occupazione per mezzo di interventi manipolativi dei modelli contrattuali¹⁴; anche quelli che, nel passato, hanno avuto maggiore successo, come è stato per il rapporto di formazione e lavoro, non hanno creato occasioni aggiuntive, ma hanno solo facilitato assunzioni comunque programmate. Per lo più, le figure negoziali “flessibili” soddisfano obiettivi organizzativi del datore di lavoro, ma non permettono un incremento della complessiva occupazione, le cui ultime dinamiche quantitative sono condizionate dai processi economici, e non dalle scelte prescrittive a favore dell'uno o dell'altro istituto¹⁵.

L'aumento del loro numero rafforza l'autonomia individuale, poiché ciò conferisce maggiore libertà di scelta all'impresa¹⁶. Lo stesso non si può dire per il prestatore di opere, sottoposto in modo costante al condizionamento del datore di lavoro, in virtù del suo ovvio potere economico. A maggiore ragione, tale strategia del nostro ordinamento pone rilevanti problemi in tema di libertà, uguaglianza e promozione del lavoro¹⁷. Il ten-

¹¹ V.: M. DELL'OLIO, *Ordinamento civile e diritto del lavoro: tecniche, fonti, figure*, loc. cit., 109 ss.

¹² V.: M. DELL'OLIO, *Ordinamento civile e diritto del lavoro: tecniche, fonti, figure*, loc. cit., 109 ss.

¹³ V. già M. D'ANTONA, *Contrattazione collettiva e autonomia individuale nei rapporti di lavoro atipici*, loc. cit., 540 ss.

¹⁴ V.: G. PROIA, *Rapporti di lavoro e tipo (considerazioni critiche)*, Giuffrè, Milano, 1997, 73 ss.

¹⁵ V.: G. PROIA, *Flessibilità e tutela “nel” contratto di lavoro subordinato*, in *Giorn. dir. lav. rel. ind.*, 2002, 435 ss.

¹⁶ V.: C. ZOLI, *Contratto e rapporto tra potere e autonomia nelle recenti riforme del diritto del lavoro*, in *Giorn. dir. lav. rel. ind.*, 2004, 359 ss.; O. MAZZOTTA, *Il mondo al di là dello specchio: la delega sul lavoro e gli incerti confini nei rapporti interpositori*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2003, I, 265 ss.

¹⁷ Cfr. P. G. ALLEVA, *Ricerca e analisi dei punti critici del decreto legislativo 276/2003 sul mercato del lavoro*, in *Riv. giur. lav.*, 2003, I, 887 ss.

tativo del legislatore di incidere sulle dinamiche del mercato con la prefirgurazione di schemi contrattuali derogatori rispetto ai canoni consueti del negozio di lavoro subordinato asseconda l'una o l'altra aspirazione delle imprese, rispondendo a loro pretese sollecitazioni sulla migliore conformazione di rapporti più promettenti e che, almeno secondo gli auspici, dovrebbero essere coerenti con le esigenze della moderna civiltà economica e della sua serrata competizione¹⁸.

2. I rapporti di lavoro, i trasporti e una tradizionale vocazione dirigitica

Come si è osservato, *“l'acclarato ruolo dell'equipaggio nell'ambito della realtà esercitoria giustifica l'ampiezza del momento pubblicistico”*¹⁹, in rispondenza a evidenti esigenze generali nel diritto della navigazione. L'interrelazione fra ogni rapporto e la protezione di interessi pubblici caratterizza il Codice e ciò trova un riflesso nella concezione gerarchica²⁰. Tutti gli aspetti della navigazione, anche quelli strumentali e preparatori, sono sottoposti alla vigilanza amministrativa. Si può discutere se l'approccio del Codice sfoci in tratti di autoritarismo e se questa attenzione alla gerarchia sconfini nell'organicismo e, quindi, in un opinabile allentamento della salvaguardia dei diritti individuali²¹. In fondo, la tradizione storica²², la natura della navigazione e la complessiva realtà culturale nella quale si è collocato il Codice ne spiegano il taglio, maturato in un frangente nel quale neppure il diritto del lavoro aveva raggiunto quella sofisticata protezione della persona nota og-

¹⁸ V.: M. NAPOLI, *Autonomia individuale e autonomia collettiva nelle più recenti riforme*, loc. cit., 587 ss.

¹⁹ V.: M. GRIGOLI, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, Giuffrè, Milano, 1989, 79 ss.

²⁰ V.: A. TORRENTE, *I contratti di lavoro della navigazione*, Giuffrè, Milano, 1948, 7 ss., e, dello stesso A., *L'impresa e il lavoro nella navigazione*, Giuffrè, Milano, 1964, 13 ss.; in senso opposto, v. D. GAETA, *L'equipaggio della nave e dell'aeromobile*, ora in *Scritti di diritto della navigazione*, Giuffrè, Milano, 1991, 730 ss.

²¹ Cfr. L. MENGhini, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, in *Tratt. dir. civ. comm.*, a cura di A. CICU-F. MESSINEO-L. MENGONI-P. SCHLESINGER, Giuffrè, Milano, 1996, 49 ss.

²² Cfr. F.M. DOMINEDÒ, *Introduzione al diritto della navigazione*, Cedam, Padova, 1951, 56 ss., e, dello stesso A., *Principi di diritto della navigazione*, vol. I, Cedam, Padova, 1957, 47 ss.

gi²³. Peraltro, alcuni elementi erano stati anticipati dal Codice, poi rimasto avulso dall'evoluzione del sistema generale.

Rispetto al diritto comune, la specialità impone una riflessione sulla coerenza della regolazione con i principi costituzionali e, nonostante l'art. 1 c. nav., non si può sfuggire a tale verifica, perché imposta dagli artt. 3, 4 e 35 Cost., quindi da uno statuto protettivo obbligatorio (nel suo sussistere, certo non nella sua mutevole attuazione), alla stregua della necessaria valorizzazione di interessi superindividuali. Il paragone è con il (vigente) diritto comune.

Secondo una tradizionale affermazione, il lavoro nautico “è caratterizzato dalla subordinazione propria del rapporto di lavoro attuata in una struttura professionale pubblicistica, specificamente disciplinata e come tale considerata nelle conseguenze tipiche riferite dal Codice della navigazione al contratto di arruolamento”²⁴. Pertanto, non si assiste solo a una specializzazione delle misure di diritto pubblico nel salvaguardare la sicurezza; questa è la causa di buona parte dei poteri autoritativi e ne costituisce il presupposto e il limite, in relazione a provvedimenti discrezionali. Però, l'intero rapporto è fondato (almeno per le più incisive previsioni del Codice sull'azione dello Stato) sul fatto che il rischio contribuisca a identificare l'attività convenuta e sia un presupposto della disciplina.

Nonostante il Codice configuri la specialità come criterio identificativo dei presupposti della sua applicazione e, quindi, muova dal nesso fra le fonti, in virtù dei principi costituzionali si deve sindacare la razionalità della costruzione dei sottotipi del contratto di lavoro, nelle loro varianti del negozio di arruolamento del personale della navigazione marittima e di quello del volo. Il criterio identificativo della coerenza delle disposizioni rimane il medesimo, nonostante la specialità non sia solo fondativa di un sottotipo (come per i cosiddetti rapporti “flessibili”), ma investa il dialogo fra sistemi regolativi complessi; non a caso, il Codice considera il tema del lavoro fra tanti altri, neppure con priorità, ma lo annovera fra i molti condizionati dal collegamento fra logiche normative pubblicistiche e privatistiche e, quindi, da un taglio dirigistico. L'inserimento del contratto di la-

²³ In generale, sulle ragioni di specificità del lavoro nautico, v. C. ENRICO, *Studio sulle fonti del diritto marittimo*, in *Dir. mar.*, 1986, 61 ss.; M. GAVOTTI PELLERANO, *Specialità ed autonomia del diritto della navigazione in due recenti sentenze*, *ivi*, 1987, 866 ss.

²⁴ Cfr. G. BRANCA, *Contratto di arruolamento e lavoro subordinato*, Giuffrè, Milano, 1967, 141 ss.; v. anche W. D'ALESSIO, *Contrattazione collettiva e “specialità” del rapporto di lavoro nautico*, in *Riv. giur. lav.*, 1988, II, 243 ss.

voro dei componenti degli equipaggi in un compatto intervento amministrativo, in primo luogo votato alla protezione della sicurezza, non impedisce, da un lato, di vedere il negozio come sottotipo di quello dell'art. 2094 c.c. e, dall'altro, di indagare sulla ragionevolezza e, pertanto, sulla proporzione delle deroghe, a prescindere dalla loro ampiezza e dalla loro motivazione storica.

Per un verso, concezioni tipiche del lavoro in azienda possono essere estese con fatica alla navigazione, nonostante gli stimoli della contrattazione collettiva²⁵ e la lenta attuazione dei principi della legge n. 300/1970, sulla base del suo art. 35²⁶. Anche (se non soprattutto) a proposito della sicurezza, il rapporto del navigante mostra da sempre differenze profonde da quello degli altri prestatori di opere subordinati.

Per altro verso, i criteri del Codice devono essere coordinati con le istanze di parità fra il lavoratore marittimo e quello comune, poiché, *“ove il raffronto operi in via diretta tra la fattispecie di diritto speciale e le disposizioni della Costituzione, si è al di fuori dell'ambito di priorità del diritto speciale, data la prevalenza determinata dal rango superiore del precetto costituzionale”*²⁷. Quindi, pure a fronte di innegabili diversità, il diritto comune assume risalto con riguardo al lavoro a bordo, perché *“la normativa (...) posta dal Codice (...) viene sempre più (...) limitata dalla produzione dell'autonomia collettiva, cedendo a essa momenti fondamentali (contenuto delle prestazioni, durata, retribuzione, sanzioni disciplinari)”*²⁸. La razionalità resta la necessaria giustificazione della specialità rispetto a un modello di tutela non solo fondato sulla Costituzione, ma da essa concepito come onnicomprensivo, perché riferito al lavoratore in quanto tale, non all'uno o all'altro gruppo, con la considerazione delle questioni organizzative solo in previsione dell'adattamento della protezione, non del sovvertimento dei suoi canoni fondativi.

²⁵ Per una ricostruzione delle indicazioni della contrattazione collettiva sul tema della sicurezza, v. C. CARDILLO, *Il rapporto di lavoro nautico*, Cedam, Padova, 1998, 122 ss.

²⁶ Sull'incidere nella ricostruzione della disciplina del lavoro nautico del centrale profilo della sicurezza, v. B. BALLETTI, *Il rapporto di lavoro nautico*, Jovene, Napoli, 1967, 27 ss., e, dello stesso A., *Rilevanza e tipicità del contratto di arruolamento*, Jovene, Napoli, 1980, 14 ss.

²⁷ V. Corte cost. 2 marzo 1987, n. 63, in *Foro it.*, 1987, I, 1685.

²⁸ V.: B. BALLETTI, *Necessità di una riforma legislativa del rapporto di lavoro nautico e relative prospettive*, in *Studi in onore di Giorgio Ghezzi*, vol. I, Cedam, Padova, 2005, 153 ss., e, dello stesso A., *Potere di recesso e garanzie di stabilità nel rapporto di lavoro nautico*, Jovene, Napoli, 1985, 5 ss.

3. Il rapporto di lavoro aereonautico e quello marittimo

Come è stato osservato²⁹, la regolazione del Codice sul rapporto del personale di volo è inattuale e la sua completa abrogazione è l'unico possibile esito, a maggiore ragione per gli sviluppi della giurisprudenza successivi al saggio, che hanno rafforzato le sue conclusioni e dimostrato l'attuale sostanziale irrilevanza del Codice. Non solo vi è stato l'inevitabile impatto dell'ordinamento europeo in tema di trasferimenti di azienda³⁰, ma il rifluire dei problemi nel diritto comune e l'oblio di quello speciale è stato sancito dalla decisione sull'abrogazione implicita dell'art. 914 c. nav.³¹, peraltro preceduta da una sull'art. 334 c. nav.³². In modo più sfumato, ma ancora più rilevante, si è stabilito l'operare dell'art. 10 del d.lgs. n. 368/2001, con la riconduzione al diritto comune del rapporto a tempo determinato dei dirigenti, uno dei problemi qualificanti nell'impianto del Codice³³.

A prescindere dall'esattezza di tali pronunce, esse sono la testimonianza dell'irreversibile crisi dell'impostazione tradizionale sulla regolazione del personale di volo e dello stesso art. 35, ultimo comma, St. lav., sulla pretesa necessità di un intervento dei contratti collettivi nazionali per l'attuazione di alcune disposizioni della legge n. 300/1970 in tema di imprese di navigazione. Nelle complesse e continue controversie che coinvolgono le compagnie di trasporto aereo³⁴, il Codice è quasi assente³⁵, con una posizione sovrastata dal diritto comune³⁶, come è emerso negli ultimi mesi, a proposito dei conflitti in tema di sciopero, poiché l'intera materia è attratta dall'applicazione della legge n. 146/1990, senza differenze significative rispetto ad altri servizi pubblici essenziali e con la cen-

²⁹ V.: C. TINCANI, *La disciplina del rapporto di lavoro del personale di volo e il principio di specialità*, in *Variaz. temi dir. lav.*, 2017, 755 ss.

³⁰ V. Cass. 14 settembre 2021, n. 24691, in *Variaz. temi dir. lav., sito*, 2021.

³¹ V. Cass. 12 aprile 2021, n. 9551, in *Variaz. temi dir. lav., sito*, 2021.

³² V. Cass. 12 agosto 2018, n. 21318, in *Variaz. temi dir. lav., sito*, 2018.

³³ V. Cass. 12 agosto 2018, n. 21318, in *Variaz. temi dir. lav., sito*, 2018.

³⁴ V. Cass. 26 luglio 2023, n. 19517, in *Variaz. temi dir. lav., sito*, 2023, sull'applicazione alle assistenti di volo con bambini di meno di tre anni di età della disciplina generale sul lavoro notturno.

³⁵ Invece, v. Corte cost. 13 luglio 2023, n. 143, in *Variaz. temi dir. lav., sito*, 2023, sulla sorprendente conservazione dell'inattuale art. 937, comma 1, c. nav.

³⁶ V. Trib. Roma 26 luglio 2023, in *Variaz. temi dir. lav., sito*, 2023.

tralità degli atti della Commissione di garanzia, quindi con logiche estranee al Codice e non immaginabili nel 1942. Lo spostamento verso il diritto comune dei problemi del trasporto aereo è condizionato dalla modificazione organizzativa, per cui l'idea della comunità viaggiante è improponibile nei moderni sistemi³⁷ e il personale di volo è composto da trasfertisti, alla stregua delle attuali categorie italiane (inesistenti nel 1942), secondo logiche in nulla difforni da quelle di molte migliaia di addetti dei più disparati settori produttivi.

L'impianto del Codice è superato nella sua ispirazione, basata sulla fallace idea della somiglianza strutturale fra la navigazione marittima e quella aeronautica, invece diventate dopo il 1960 diverse per funzioni, modelli economici e forme della concorrenza internazionale. Del resto, nel 1942 sarebbe stato impossibile immaginare che cosa sarebbe divenuto il trasporto aereo non ottanta, ma trenta anni dopo. Oggi, di tale rivoluzione si devono solo trarre le naturali conseguenze; sul punto, il Codice è una vestigia, neppure troppo ingombrante, di un passato superato, così che l'avvento incontrastato del diritto comune si deve completare con la definitiva soppressione dei residui di regolazione speciale, oltre tutto poco applicati e sempre insidiati dal riconoscimento di ipotesi di abrogazione implicita. Né si vede come potrebbero essere vitali i frammenti normativi del 1942, se messi a raffronto con l'incalzare dei sistemi regolativi contemporanei. Non a caso, quando, a torto o a ragione, nel 2020 il legislatore ha inteso modificare il regime retributivo del personale aeronautico italiano, ha fatto ricorso a una clausola sociale, quindi a un istituto espressione del diritto comune, senza che abbia avuto alcun rilievo il Codice³⁸.

In parte differente è la vicenda del personale marittimo, per la completa centralità del contratto a tempo determinato, per i minori impatti distorsivi dell'art. 35, ultimo comma, St. lav. e per l'effettiva esistenza, almeno in talune situazioni, di una comunità viaggiante. Da solo, il nesso fra istituti privatistici e di diritto pubblico non giustifica una imponente disciplina speciale; del resto, il d.lgs. n. 165/2001 ha (in parte e con molti insuccessi) ricondotto al diritto comune lo stesso contratto dei dipendenti pubblici, e con estese eccezioni il negozio privatistico si è garantito uno stabile e forse irreversibile accesso nell'organizzazione delle istituzioni.

A maggiore ragione ciò vale per le società a capitale pubblico, dove il

³⁷ V.: C. TINCANI, *La disciplina del rapporto di lavoro del personale di volo e il principio di specialità*, loc. cit., 755 ss.

³⁸ V. l'art. 203 del d.l. n. 34/2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 77/2020.

rapporto a tempo determinato è modellato sull'impostazione del d.lgs. n. 165/2001³⁹, ma con una meno accentuata specialità. Ferma la stretta interrelazione fra istituti volti alla valorizzazione dell'autonomia contrattuale e altri imperniati sull'interesse pubblico, il Codice non può giustificare in tale prospettiva una regolazione separata neppure del lavoro marittimo, poiché, al limite con adattamenti, il sistema generale offre percorsi più solidi e aggiornati, destinati a cercare la sintesi fra tali due prospettive. Se non si volesse menzionare il d.lgs. n. 165/2001, si può ricordare quello n. 175/2016 sulle società partecipate, con una moderata regolazione di elementi significativi dei contratti di lavoro, senza l'estesa normativa del Codice e i suoi principi derogatori a proposito dei licenziamenti e dei contratti a tempo determinato.

Diverso è il problema della comunità viaggiante, perché mette in evidenza un modello organizzativo contrapposto a quello dell'ordinaria impresa, non caratterizzata dalla convivenza necessitata. Non a caso, nell'altro, noto contesto in cui si verifica un fenomeno di coabitazione, seppure con connotazioni non paragonabili, cioè il lavoro domestico, la specialità è quanto mai pronunciata, a cominciare dall'inapplicabilità della disciplina limitativa dei licenziamenti. Nato e raffinato con riferimento all'ordinario modello dell'impresa e contrassegnato da una netta distinzione fra vita personale ed esperienza professionale, il diritto comune entra in crisi qualora si debba occupare di una compresenza stabile in una medesima comunità. Questo aspetto suggerisce di non attribuire in modo meccanico alla regolazione del contratto di arruolamento le conclusioni raggiunte sul rapporto del personale di volo.

La tesi della rilevanza della comunità viaggiante quale presupposto della specialità trova preciso riscontro *“in alcune caratteristiche tipiche del contratto di arruolamento (...), le cui persistenti peculiarità (...) sono connesse sia al momento genetico del rapporto (...), sia alle particolari modalità di erogazione della prestazione lavorativa, destinata a espletarsi in luoghi diversi da quello di assunzione e di residenza del dipendente, fatti che rendono impossibile (per i rapporti a viaggio) o difficile (nel rapporto a più viaggi, in quello a tempo determinato e in quelli a tempo indeterminato) l'esercizio del diritto, a motivo della fisica lontananza dal giudice competente”*, con la conseguente legittimità costituzionale dell'originaria disciplina sulla prescrizione⁴⁰.

³⁹ V. Cass. 15 dicembre 2020, n. 28621, ord., in *Variaz. temi dir. lav.*, sito, 2020.

⁴⁰ V. Corte cost. 7 novembre 2006, n. 354, in *Giur. it. Rep.*, 2006.

4. *A quali lavoratori marittimi si riferisce il Codice della navigazione?*

Se si guarda alla sua attuale applicazione e a semplici dati statistici, la parte del Codice relativa ai rapporti di lavoro non può essere considerata un successo. Nonostante il commercio estero italiano sia caratterizzato da trasporti marittimi per il cinquantotto per cento⁴¹, i “posti di lavoro” della nostra flotta sono solo 45.480, di cui 25.720 affidati a prestatori di opere con la nostra cittadinanza⁴². Non esiste una statistica sul numero di contratti cui si applichi la disciplina italiana, ma vi è da pensare che tutti questi accordi siano regolati da essa. Inoltre, sono stipulati per navi iscritte al nostro registro negozi per 19.760 altri posti, ma con soggetti stranieri⁴³. Sebbene manchi una informazione precisa, non sempre dovrebbe essere invocata la legge italiana, almeno per una parte di questi rapporti. In realtà, per la rotazione fra i dipendenti, il personale marittimo è composto da sessantacinquemila persone, di cui trentottomila italiani o, comunque, europei. Il numero è molto basso e assomiglia abbastanza a quello del personale impiegato nell'industria ceramica, così che si possa avere un termine di riferimento. Il relativo contratto collettivo è uno di quelli con meno addetti coinvolti, fra i circa duecentocinquanta stipulati dalle Associazioni Cgil, Cisl e Uil, anche perché le relative imprese sono radicate in modo significativo solo in Emilia-Romagna e, in particolare, fra Faenza e Reggio Emilia.

A volere considerare la natura delle attività svolte con le regole del Codice della navigazione, quindi di certo da trentottomila prestatori di opere dell'Unione europea e da una parte (ignota) degli stranieri assunti dalle imprese italiane, si può riflettere sul fatto che, al 31 dicembre 2020, la nostra flotta mercantile era composta da 1.334 navi di oltre 100 tonnellate di stazza, di cui 28 da crociera e circa 400 traghetti⁴⁴. Le navi da carico liquido erano circa 200 e quelle da carico secco circa 150, in sostanza numeri irrilevanti rispetto all'entità del commercio estero coinvolto nei trasporti marittimi, arrivato a 238 milioni di tonnellate di merci⁴⁵.

⁴¹ V. il rapporto dell'Associazione Confitarma del 7 aprile 2021, 62 ss.

⁴² Informazioni acquisite dall'Associazione Confitarma, con comunicazione di posta elettronica del 4 agosto 2022. Si ringrazia per la cortese disponibilità.

⁴³ Informazioni acquisite dall'Associazione Confitarma, con comunicazione di posta elettronica del 4 agosto 2022.

⁴⁴ V. il rapporto dell'Associazione Confitarma del 7 aprile 2021, 62 ss.

⁴⁵ V. il rapporto dell'Associazione Confitarma del 7 aprile 2021, 62 ss.

Come è noto e non è neppure il caso di riferire, la stragrande maggioranza dei viaggi inerenti a tali linee di traffico coinvolge imbarcazioni i cui lavoratori non vedono applicata la legge italiana, a prescindere dalla nazionalità dell'armatore. Non caso, come si osserva con prudenza, ma con indubbia precisione, il capitale italiano ha acquisito di recente importanti partecipazioni in società di navigazione straniera⁴⁶. Dei 38.000 marittimi cui di sicuro si riferisce la disciplina del Codice (perché con cittadinanza europea), la netta maggioranza opera su traghetti o, comunque, su navi destinate a linee fisse, con ovvi motivi di rischio, ma con caratteristiche specifiche nell'organizzazione. Del resto, è pacifico come, in tale ambito, per la presenza di grandi isole, l'Italia sia lo Stato con la flotta più sviluppata e con un enorme traffico di cabotaggio. Peraltro, almeno nei collegamenti con la Sicilia, molte tratte sono di poche miglia, intorno allo stretto di Messina.

L'idea del 1942 era di impostare una regolazione complessiva dei rapporti del personale marittimo, in grado di essere applicata in modo esteso a quanti fossero coinvolti nei trasporti relativi a un commercio internazionale non trascurabile già in quella epoca, ma che, in questi ottanta anni, ha avuto uno sviluppo enorme, vista l'incontrastata posizione italiana di rilevante potenza economica mondiale. Tale obiettivo è stato fallito; in minima parte i carichi provenienti e destinati all'Italia sono trasferiti con l'intervento di lavoratori i quali si avvalgono delle tutele del Codice e il nostro capitale si rivolge a soluzioni differenti. Le navi iscritte al nostro registro sono per il 40% circa costituite da traghetti e, se non ci si inganna, su questi ultimi opera una componente più che proporzionale dei marittimi, viste le dimensioni e le necessità di intervento umano. Le disposizioni del nostro Codice sui rapporti di lavoro sono ininfluenti rispetto alla netta maggioranza delle tratte essenziali per il commercio estero. In questa logica, peraltro nota, l'articolata regolazione del Codice ha mancato i suoi scopi complessivi.

Di certo, una riforma dei principi sui rapporti di lavoro non può modificare la situazione e sarebbe irrilevante rispetto alle strategie complessive dell'armamento mondiale e di quello italiano in particolare, in ordine all'iscrizione delle navi. Il Codice non intercetta le comunità viaggianti impegnate sulle rotte transoceaniche e, quindi, su quelle decisive per le sorti del nostro commercio estero. Così colti sul versante applicativo i limiti nei quali ha significato la legge italiana, vi sono ragioni giustificative della spe-

⁴⁶ V. il rapporto dell'Associazione Confitarma del 7 aprile 2021, 15 ss.

cialità? Rispetto all'idea che ne ha il diritto del lavoro, i presupposti delle scelte del Codice soddisfano quanto necessario per la coerenza con la Costituzione di una imponente deviazione dall'assetto ordinario del contratto di lavoro?

5. La crisi della specialità

Anche per chi non sia un difensore delle continue trasformazioni del diritto comune, è difficile pensare che quanto accaduto dal 1942 in poi ... sia stato tutto sbagliato e certo non lo era la legge n. 604/1966, a volere fare solo un esempio. A differenza dell'ordinario concetto di specialità e con qualche assonanza con la regolazione del rapporto degli autoferrotranvieri, non a caso oggetto di profondi e recenti interventi⁴⁷, la disciplina del Codice è in sostanza quella del 1942, se non per le indicazioni della giurisprudenza costituzionale e ordinaria. In particolare, nonostante il contratto di arruolamento abbia il suo perno nella libera apposizione del termine, per ovvie ragioni cronologiche il Codice non può tenere in considerazione la fondamentale (seppure discutibile) regolazione comunitaria.

A differenza della disciplina del lavoro aeronautico⁴⁸, per quello marittimo non sono scontati il ritorno al diritto comune e la semplice abrogazione delle disposizioni del Codice. Esse non hanno molto significato per gli addetti ai traghetti e ai servizi di pubblico trasporto, per i quali, in realtà, non si costituisce alcuna comunità viaggiante, e l'afferire ad attività di rilievo amministrativo non giustifica una simile deviazione dal diritto comune, in particolare la preferenza per i contratti a tempo determinato, secondo principi non recepiti in tema di rapporti di lavoro pubblico privatizzato dal d.lgs. n. 165/2001 e, a maggiore ragione, dalle norme sulle società a capitale pubblico⁴⁹. Per quanto si voglia annettere risalto all'og-

⁴⁷ V. Cass. 5 ottobre 2016, n. 19932, in *Variaz. temi dir. lav.*, sito, 2016; Cass., Sez. Un., 27 luglio 2016, n. 1540, *ivi*, 2016. Peraltro, contro i pronostici, per la declaratoria dell'infondatezza di una questione di legittimità costituzionale, v. Corte cost. 31 luglio 2020, n. 188, *ivi*, 2020.

⁴⁸ V.: C. TINCANI, *La disciplina del rapporto di lavoro del personale di volo e il principio di specialità*, loc. cit., 755 ss.

⁴⁹ V.: M. ALTIMARI, *Diritto del lavoro e società pubbliche: rapporto di lavoro e autonomia collettiva dalla municipalizzazione al decreto legislativo n. 175 del 2016*, in *Variaz. temi dir. lav.*, 2019, 53 ss.; M.G. GRECO, *Il reclutamento del personale nelle società a partecipazione pubblica*, *ivi*, 2019, 77 ss.; M. FALSONE, *Dalla corsa per esternalizzare alla (re)internalizzazione negli enti pubblici: l'incerto destino del personale*, *ivi*, 2019, 93 ss.

gettivo intreccio fra temi di diritto pubblico e istituti privatistici, tale aspetto non giustifica un regime derogatorio come quello del 1942, né sul piano costituzionale, né su quello sistematico.

Diverso può essere per l'esistenza talvolta (ma non per tutti gli addetti italiani) di una comunanza di vita e non solo professionale⁵⁰, ignota al personale aeronautico e giustificativa di una regolazione a sé⁵¹. In questo caso, una perdurante disciplina speciale ha un senso, quindi non per chi sia imbarcato sui traghetti, ma per chi operi nelle (poche) navi attive su tratte commerciali, per circa i due terzi delle imbarcazioni, ma per molto meno dei marittimi assunti per la loro conduzione. A volere accettare queste proposte (delle quali non si può ignorare il carattere drastico, ma giustificato dall'andamento del dibattito giurisprudenziale), il Codice dovrebbe rivedere il suo approccio complessivo.

Per un verso, per gli addetti ai pubblici servizi (da equiparare se mai agli autoferrotranvieri, con l'eliminazione della corrispondente, risalente normativa), sarebbe da auspicare il ritorno al diritto comune, con una legge di settore che metta in risalto i pochi, ragionevoli tratti distintivi e, se mai, tenga in considerazione la posizione delle società a capitale pubblico. Per altro verso, per chi operi nel trasporto di (sole) merci e, quindi, fuori dal traffico costante e regolare dei traghetti (ma non nelle navi da crociera), quindi per chi si trovi inserito in un contesto organizzativo a sé, si può riproporre una limitata disciplina speciale, ma con l'inevitabile aggiornamento del Codice e la considerazione di quanto accaduto dopo il 1942, non solo in tema di rapporti a tempo determinato, ma di licenziamenti, di contratti collettivi, di configurazione dello scambio fra fare e retribuzione, di assetto dei poteri aziendali.

Sul piano teorico, una simile soluzione avrebbe un senso. Il diritto generale ha come suo presupposto fondativo postcostituzionale la contrapposizione strutturale degli interessi fra datori e prestatori di lavoro e, in qualche modo, questo è impossibile per la navigazione. Nella configurazione complessiva dell'ordinario contratto di lavoro, il punto di partenza di qualunque ricostruzione contemporanea è l'esclusione della comunione di interessi fra l'impresa e il dipendente e, dunque, una concezione che, seppure senza concessioni all'ordinamento corporativo, in vigore nel 1942, è

⁵⁰ V.: E. SPASIANO, *Contratto di lavoro del personale di volo e contratto di arruolamento*, in *Riv. dir. nav.*, 1942, I, 271 ss.

⁵¹ V.: R. TRANQUILLI LEALI, *Lineamenti della comunità viaggiante nel diritto della navigazione*, La Tipograph, Roma, 1982, 6 ss.

di difficile conciliazione con i modelli organizzativi invalsi a bordo delle navi, sulle rotte commerciali e nelle crociere.

L'ostacolo alla riproposizione aggiornata (e parziale) della specialità del Codice non è teorico, ma applicativo. Per un verso, ci si può chiedere se abbia senso, visto il ridotto numero di addetti, soprattutto se fossero considerati solo quelli impegnati sulle rotte commerciali. Né vi sono segnali di un significativo incremento delle navi iscritte al registro italiano, tanto meno perché operino su tratte transcontinentali. Per altro verso, a torto o a ragione, il diritto del lavoro è oggetto di una continua trasformazione e di una tumultuosa ricerca di improbabili soluzioni prescrittive, frutto del desiderio di protagonismo del sistema politico, convinto che l'una o l'altra innovazione normativa potrebbero estendere l'occupazione e, soprattutto, desideroso di ottenere pubblicità senza l'impegno di risorse finanziarie.

Un sistema complesso come quello immaginato nel 1942 non può essere oggetto di interventi impostati ogni ... ottanta anni, a volere essere fiduciosi di un prossimo interesse del legislatore, contro ogni verosimiglianza. La creazione di un modello parallelo a quello comune presuppone una evoluzione progressiva, in raccordo dialettico con quella del sistema generale. Né tale compito può essere rimesso ai contratti collettivi, fermo il loro alto profilo nel settore marittimo. Una strutturale, ma episodica riforma potrebbe sanare i debiti di arretratezza, ma creerebbe i presupposti per il ripetersi (a breve) di una paragonabile scissione fra gli sviluppi del diritto comune e l'immobilismo probabile di quello speciale.

6. *Il personale autoferrotranviario*

La specialità, intesa quale precostituzione di un sistema regolativo apposito, impedisce la partecipazione ai costanti sviluppi del diritto del lavoro e, quindi, sacrifica l'attualità della disciplina, lasciandola in un contesto superato. Questo disallineamento dei modelli derogatori dall'aggiornamento e dall'evoluzione del diritto del lavoro è il segno più evidente dei problemi posti da una concezione della specialità come rapporto fra le fonti e, in particolare, con un intero Codice. Ma lo stesso ragionamento vale per altre materie, sempre caratterizzate da componenti autoritative, come la disciplina del lavoro degli autoferrotranvieri, con il persistere di logiche di anni molto lontani, senza alcuna giustificazione razionale. In tali situazioni, viene meno la proporzione della deroga e, cioè, la regolazione speciale è irrazionale e non è solo un tributo a concezioni di un lontano passa-

to, ma viola il criterio di unitarietà della tutela del prestatore di opere, sancita dalla Costituzione. Purtroppo, non sempre tale esigenza sistematica è avvalorata dalla giurisprudenza, se, si dice, “*non sono fondate le questioni di legittimità costituzionale sulle norme a proposito del rapporto degli autoferrotranvieri che prevedono la retrocessione in sostituzione del licenziamento disciplinare*”⁵².

Eppure, la conservazione dell'impostazione del Codice e di altre simili soluzioni, come quella sugli autoferrotranvieri, ha ricadute sistematiche pesanti. Il contratto di lavoro è concepito dall'art. 35 ss. Cost. come fattispecie unitaria, poiché, in relazione al principio di uguaglianza, le articolazioni interne della tutela presuppongono una giustificazione adeguata. In particolare, la creazione di sottosistemi regolativi non è libera, ma implica una necessaria ragionevolezza, poiché, in difetto, l'indebolimento della salvaguardia del lavoro sarebbe priva di una motivazione, nonostante la sorprendente pronuncia sulla prescrizione dei diritti del personale di volo⁵³. Perché lo stesso tema della prescrizione dovrebbe avere regolazioni differenti a fronte di situazioni di fatto uguali e come si può giustificare l'intervento di un Codice apposito sulla condizione del personale aeronautico, in carenza di conformi presupposti di fatto? L'uguaglianza quale limite alla specialità assume un rilievo particolare quando si discuta di difformità della tutela del soggetto debole, poiché è da ricondurre a un elemento oggettivo, in nome della proporzione, che non riguarda solo i sottotipi negoziali, ma anche i rapporti fra sistemi regolativi.

Può apparire sorprendente invocare l'uguaglianza a proposito del rapporto di lavoro nei trasporti e nella navigazione, da sempre all'insegna dell'intervento di fonti apposite, con il tradizionale taglio dirigistico e il nesso strutturale fra disciplina di diritto civile e pubblico. Tuttavia, se la creazione di modelli alternativi di lavoro eterodiretto deve rispettare una proporzione, per il risalto determinante dell'art. 35 ss. Cost., la conclusione deve valere sempre. Più in generale, per la giurisprudenza costituzionale, i criteri del Codice devono essere coordinati con le istanze di parità fra il lavoratore marittimo e quello comune, poiché, “*ove il raffronto operi in via diretta tra la fattispecie di diritto speciale e le disposizioni della Costituzione, si è al di fuori dell'ambito di priorità del diritto speciale, data la preva-*

⁵² V. Corte cost. 31 luglio 2020, n. 188, in *Variarz. temi dir. lav., sito*, 2018.

⁵³ Invece, v. Corte cost. 13 luglio 2023, n. 143, in *Variarz. temi dir. lav., sito*, 2023, sulla sorprendente conservazione dell'inattuale art. 937, comma 1, c. nav.

lenza determinata dal rango superiore del precetto costituzionale”⁵⁴. Quindi, a fronte di innegabili diversità, il diritto comune assume risalto anche con riguardo al lavoro a bordo⁵⁵.

Al lavoratore del mare si applicano le tutele costituzionali⁵⁶ e la fondamentale direttiva che impone il massimo sforzo per la tutela del benessere psico-fisico e, comunque, della persona; a tale riguardo, il diritto del lavoro nautico può trovare meccanismi appositi⁵⁷. Questi sono gli elementi di specialità, comunque da ricondurre nell'alveo dei principi costituzionali, fermo il ruolo centrale della contrattazione, rafforzato dall'art. 35 St. lav.⁵⁸. L'idea di “comunità viaggiante”⁵⁹ non sottolinea solo l'isolamento del gruppo di persone, ma mette in luce l'obbligata cooperazione, presidiata da rigide previsioni gerarchiche⁶⁰.

Peraltro, la comunità stessa è in lotta con elementi ostili, in uno stato di pericolo pronto a concretizzarsi in qualsiasi frangente, con sviluppi imprevedibili⁶¹. Non a caso, è stato messo in risalto il collegamento tipico del Codice fra rischio, misure di garanzia, gerarchia a bordo e sostanza pub-

⁵⁴ V. Corte cost. 2 marzo 1987, n. 63, in *Foro it.*, 1987, I, 1685.

⁵⁵ V.: B. BALLETTI, *Necessità di una riforma legislativa del rapporto di lavoro nautico e relative prospettive*, loc. cit., 153 ss.

⁵⁶ Cfr. F. LISO, *Brevi osservazioni sugli artt. 18 e 35 ultimo comma dello Statuto dei lavoratori e sul rapporto di lavoro nautico*, in *Riv. giur. lav.*, 1972, II, 846 ss.

⁵⁷ V.: L. MENGhini, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 141 ss., per cui, “se è indiscutibile che il Codice della navigazione non ha riprodotto tutte le norme del periodo precedente relative al sistema penale e disciplinare volto a fare rispettare l'organizzazione, le regole e la gerarchia di bordo, che imponevano ai marittimi dure condizioni di vita, analoghe a quelle dei militari, sembra altrettanto pacifico che il Codice non ha modificato l'impianto fondamentale del sistema, confermando l'utilizzo di disposizioni penali e disciplinari dirette al rispetto di una severa disciplina di bordo non dissimile da quella che regola la vita militare”.

⁵⁸ V.: S. HERNANDEZ, *Il lavoro nella navigazione tra esigenze di specialità e prospettive di uniformazione alla disciplina comune*, in *Dir. lav.*, 1991, I, 365 ss.; F. SANTONI, *Il rapporto di lavoro per personale navigante: tradizione e rinnovamento*, loc. cit., 238 ss.

⁵⁹ In questa ottica si può vedere il nesso storico fra la navigazione commerciale e quella militare; v. F.M. DOMINEDÒ, *Limiti di liceità dello sciopero nel rapporto di arruolamento*, in AA.VV., *Lo sciopero dei marittimi*, Giuffrè, Milano, 1963, 10 ss.; L. PAPI, *Ripartizione del personale della navigazione (personale marittimo)*, in *Noviss. Dig. it.*, vol. XV, 1968, 1202 ss.; cfr. anche Corte cost. 13 dicembre 1962, n. 124, in *Dir. lav.*, 1963, II, 202.

⁶⁰ V.: L. MENGhini, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 141 ss.

⁶¹ V.: R. TRANQUILLI LEALI, *Lineamenti della comunità viaggiante nel diritto della navigazione*, cit., 15 ss.

blicistica del potere del comandante⁶². Questa autorità assorbiva in parte una contrapposizione fra datore di lavoro e dipendente. Nel diritto marittimo (ma non per gli addetti ai traghetti), il concetto resiste, seppure messo in discussione dallo scarso rilievo della nostra legge nazionale, mentre simili ragionamenti sono insostenibili per i dipendenti delle imprese aeronautiche e gli autoferrotramvieri, materia in cui la specialità è solo segno della pigrizia del legislatore.

⁶² Cfr. G. BRANCA, *Contratto di arruolamento e lavoro subordinato*, cit., 35 ss.

UN RINNOVATO RUOLO “PIONIERISTICO” DEL LAVORO NAUTICO?

Andrea La Mattina *

“In una società realmente progredita, il lavoro è una dimensione irrinunciabile della vita sociale, perché non solo è un modo di guadagnarsi il pane, ma anche un mezzo per la crescita personale, per stabilire relazioni sane, per esprimere sé stessi, per condividere doni, per sentirsi corresponsabili nel miglioramento del mondo e, in definitiva, per vivere come popolo”.

(Papa Francesco, Lettera enciclica “*Fratelli tutti*”, § 162)

1. *Il diritto della navigazione come specchio della globalizzazione e le tendenze “centrifughe” rispetto all’applicabilità della legge statale come strumento di regolazione dei rapporti del commercio marittimo internazionale*

Il diritto della navigazione – e, in particolare, il diritto della navigazione marittima – costituisce da sempre una concreta prova dell’esistenza del c.d. processo di globalizzazione, del quale è stato sostanzialmente un antesignano¹. Nell’ambito del diritto della navigazione, infatti, i rapporti non si

* Professore associato di Diritto della Navigazione – Università degli Studi di Napoli “Federico II”.

¹In argomento cfr. per tutti A. XERRI (a cura di), *Trasporti e globalizzazione: materiali per una ricerca*, Edizioni AV, Cagliari, 2004, *passim*, cui adde – anche per ulteriori riferimenti – S. ZUNARELLI-M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, 5^a ed., Wolters Kluwer, Milano, 2023, 2, e *ivi spec.* nelle corrispondenti note, nonché – con specifico riguardo al settore del lavoro nautico – C. ENRICO, *Il lavoro ma-*

esauriscono normalmente all'interno di un singolo ordinamento giuridico statale, ma tendono ad assumere una connotazione spiccatamente "trans-nazionale", la quale rende inadeguata una loro regolamentazione basata esclusivamente su norme di diritto interno.

In questo senso, come osservato già da Vivante, storicamente il diritto marittimo nasce quale una sorta di "*jus mercatorum*" che si sviluppa nei vari territori interessati da questo fenomeno "*dai contratti nelle consuetudini e da queste nella legge e nelle sentenze per opera di coloro stessi che ne avevano fatto esperienza nella pratica degli affari*"². È così che i diritti marittimi "locali" perdono progressivamente i propri specifici tratti distintivi e si "spersonalizzano" in favore di una loro comune riconducibilità a un

ritorno fra ordinamento comunitario e tutele nazionali, in *Studi in onore di Francesco Berlingieri*, I, *Il diritto marittimo*, Genova, 2010, 475 ss.

²Così C. VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, I, Vallardi, Torino, 1938, 5. Sull'evoluzione storica del diritto della navigazione marittima cfr., *ex multis* e senza pretesa di completezza, A. ANTONINI, *Tabula de Amalphi e sua eredità nel diritto attuale: ipotesi di parallelismo fra antichi e odierni istituti*, in *Dir. trasp.*, 2011, 747 ss.; G. BONOLIS, *Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico*, Tip. Mariotti, Pisa, 1921; A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, I, Torino, 1929, 91 ss.; A. DESJARDINS, *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*, A. Durand et Pedone-Lauriel Éditeurs, Paris, 1890, *passim*; L. GOLDSCHMIDT, *Storia universale del diritto commerciale*, trad. it. a cura di A. SCIALOJA e V. POUCHAIN, Utet, Torino, 1913, 117 ss. e 260 ss.; G. GORLA, "Consuetudo maris", *dalla glossa e da Bartolo e Baldo alla giurisprudenza teorico-pratica italiana dei secc. XV-XVIII, con uno sguardo all'umanesimo ultramontano: sintesi di una relazione in prospettiva*, in E. MOCCIA (a cura di) *Il diritto privato europeo: problemi e prospettive*, Giuffrè, Milano, 1993, 3-7; O. SCIOLLA, *Dell'edizione principe del Consolato del mare*, in *Atti del Congresso internazionale di Studi storici di diritto marittimo medievale*, Napoli, 1934, 329 ss.; A. SCIALOJA, *Saggi di storia del diritto marittimo*, Società Editrice del Foro Italiano, Roma, 1946; R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano*, Giuffrè, Milano, 1940, *cui adde* V. PIERGIOVANNI, *Rilettura della 'spiegazione' del Libro del Consolato del mare di G.L.M. Casaregi*, in *Atti del Convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medievale*, ESI, Napoli, 2005, 213 ss.; A. LOZZI, *Codici e consuetudini nella storia del commercio marittimo – Dal codice di Hammurabi alle Repubbliche Marinare*, Mursia, Milano, 2010, *passim*; Id., *Codici e consuetudini nella storia del commercio marittimo – Dagli statuti delle città italiane ai codici del Regno d'Italia*, Mursia, Milano, 2010, *passim*, nonché l'opera collettanea curata da V. PIERGIOVANNI, *From Lex Mercatoria to Commercial Law*, Duncker & Humblot GmbH, Berlin, 2005, e, anche per ulteriori riferimenti, G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, vol. I, tomo 1, Giuffrè, Milano, 1987, 87 ss., nonché – più di recente – G. CAMARDA, *Passato e futuro del diritto. Spunti e riflessioni sparse nell'ottica del marittimista*, in G. CAMARDA-S. CORRIERI-T. SCOVAZZI, *La formazione del diritto marittimo nella prospettiva storica*, Giuffrè, Milano, 2010, 111 ss. e, con riferimento specifico al lavoro nautico, M. COMENALE PINTO, *Il diritto della navigazione e dei trasporti nell'età digitale. Nihil novi sub soli et supra marem?*, in *Riv. dir. nav.*, 2020, 822 ss.

sistema di principi e regole che – a prescindere dalla localizzazione della fattispecie, sono in larga parte coincidenti in ogni parte del mondo – e ciò anche perché gli ordinamenti nazionali tendono ad adeguarvisi³.

Non solo. Anche laddove il diritto marittimo venga “codificato” dalla normativa interna di un determinato Stato con una formulazione non esattamente coincidente con il predetto sistema, il diritto marittimo dovrà essere interpretato in modo tale da assicurare l’uniformità internazionale delle soluzioni⁴, tenendo in debito conto anche i precedenti giurisprudenziali stranieri⁵ e – come ben evidenziato dallo stesso Scialoja – la prassi degli operatori commerciali⁶. Il che è puntualmente accaduto con il codice della navigazione del 1942, il quale – a dispetto di alcune enunciazioni di principio – ha in realtà accolto la regolamentazione internazionale e le “prassi commerciali” di istituti fondamentali del diritto marittimo quali, ad esempio, l’urto di navi, l’assistenza e il salvataggio, il trasporto marittimo di cose determinate e il corrispondente regime di responsabilità del vettore, nonché i privilegi e l’ipoteca⁷.

Inoltre, senza voler entrare nel merito dell’annoso dibattito circa la natura “autonoma” piuttosto che “speciale” del diritto della navigazione⁸, è

³Sul punto v. *amplius* le considerazioni di S.M. CARBONE-L. SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell’Unione europea*, Giappichelli, Torino, 2010, *passim* e spec. 29.

⁴Cfr. F. BERLINGIERI, *Internazionalità del diritto marittimo e codificazione nazionale*, in *Dir. mar.*, 1983, 61; S.M. CARBONE, *Il diritto marittimo uniforme nell’ordinamento italiano tra codificazione e decodificazione*, *ivi*, 1999, 99.

⁵Così la Corte Suprema americana già nel 1875 affermava che “*the great mass of maritime law (...) comes to be the common maritime law of the world*”: US Supreme Court, *The Lottawanna*, 88 US 558 (1875) at 573.

⁶In quest’ultimo senso già A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, I, Società Editrice del Foro Italiano, Roma, 1943, 22, sottolineava che “*occorre trarre la visione e l’interpretazione degli istituti giuridici [del diritto della navigazione] dalla diretta osservazione dei fatti economici*”.

⁷Sul punto v. per tutti D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965, 26 ss., e spec. 29, nonché – più di recente – S.M. CARBONE-L. SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell’Unione europea*, cit., 15.

⁸In argomento, cfr. – anche per ulteriori riferimenti – la intensa rimediazione di A. ANTONINI, *L’autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2014, 453 ss., nonché, da ultimo, M. COMENALE PINTO, *Il «diritto vivente» e l’autonomia del diritto della navigazione. Interrogativi agli albori del terzo millennio*, in *Riv. dir. nav.*, 2021, 3 ss. e A. LA

oggi comunque pacifico che “*l’elenco di fonti normative*” di cui all’art. 1 c. nav.⁹ debba essere integrato per tenere conto delle norme di origine internazionale e delle norme derivanti dagli atti dell’Unione europea, e ciò anche alla luce di quanto previsto dall’art. 117, comma 1, Cost., come modificato dall’art. 3 della legge cost. 18 ottobre 2001, n. 3 ed applicato in diverse importanti sentenze della Corte costituzionale¹⁰.

Anche in ragione di quanto da ultimo indicato è pertanto innegabile una “tendenza centrifuga” del diritto della navigazione marittima rispetto al diritto statale, tendenza che ha condotto una parte della dottrina ad affermare l’esistenza di quella che è stata definita “*lex maritima*” o “*general maritime law*”. Con tale espressione si intende riferirsi alla circostanza che il diritto applicato dalle corti statali e dalle istituzioni arbitrali chiamate a decidere le controversie marittime internazionali è basato su un *corpus* di principi normativi, i quali – anche laddove recepiti o “codificati” nelle legislazioni nazionali – traggono origine comune e sono costituiti da due diversi “formanti”, ossia, *da un lato*, la *lex mercatoria* (che comprende sia le convenzioni internazionali in tema di trasporti marittimi, sia gli usi e le consuetudini diffusi nel settore), *dall’altro lato*, i formulari e modelli con-

MATTINA, *Codice della navigazione e leggi speciali: tra ricodificazione e possibili revisioni*, in *Dir. mar.*, 2023, 242 ss.

⁹ Così S. ZUNARELLI-M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, cit., 86, e, sempre nel senso che l’art. 1 c. nav. rechi un “elenco di fonti” e non sia piuttosto una norma sulla gerarchia delle fonti in materia di diritto della navigazione, cfr. A. LEFEBVRE D’OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 16^a ed., Giuffrè, Milano, 2022, 33.

¹⁰ Si tratta di Corte cost. 24 ottobre 2007 n. 348, in *Giur. cost.*, 2007, 5; Corte cost. 24 ottobre 2007 n. 349, *ivi*. Come noto, infatti, l’attuale testo dell’art. 117, comma 1, Cost. prevede il vincolo del rispetto degli obblighi internazionali e dell’ordinamento dell’Unione europea con riguardo all’esercizio della potestà legislativa, non soltanto “regionale”, ma anche “statale”; per effetto di tale disposizione, la Corte costituzionale ha affermato che le convenzioni internazionali – una volta rese esecutive nell’ordinamento italiano in base ai normali procedimenti di adattamento – assumono il rango di “norme interposte”, di norme cioè di cui la Costituzione prescrive il rispetto (*rectius*, l’inderogabilità) da parte del legislatore nazionale, ma che sono a loro volta sottoposte ad una verifica di compatibilità con la stessa Costituzione. Si veda al riguardo anche la giurisprudenza successiva, tra cui, Corte cost. 26 novembre 2009, n. 311, Corte cost. 22 luglio 2011, n. 236, Corte cost. n. 313/2011, e, da ultimo, Corte cost. 10 maggio 2022, n. 117. Sul punto mi permetto inoltre di rinviare alla dottrina richiamata in A. LA MATTINA, *Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, fondato da P. SCHLESINGER e continuato da F.D. BUSNELLI, Giuffrè, Milano, 2018, 15-16, e *ivi* le note da 12 a 16, cui *adde* G. TESAURO, *Costituzione e norme esterne*, in *Dir. Ue*, 2009, 222 ss.

trattuali maggiormente utilizzati dagli operatori marittimi internazionali¹¹.

Quanto sopra indicato non deve peraltro essere inteso nel senso che i rapporti del commercio marittimo internazionale siano *del tutto* impermeabili rispetto agli ordinamenti statali. A questo riguardo, si deve innanzi tutto tenere conto che la *lex maritima* può trovare terreno fertile soltanto nella misura in cui i singoli diritti statali ne consentano lo sviluppo e la applicazione¹². Inoltre, più in generale, il diritto uniforme dei trasporti, così come gli usi commerciali invalsi tra gli operatori del commercio marittimo internazionale, necessitano (i) della continua “integrazione” da parte di norme di diritto interno volte a colmarne le lacune ovvero a consentirne la concreta attuazione, nonché (ii) dell'*enforcement* da parte dei giudici nazionali (anche in sede di riconoscimento ed esecuzione delle decisioni arbitrali)¹³.

Insomma, non ci troviamo di fronte ad una contrapposizione frontale fra esigenze degli operatori del commercio internazionale e ordinamenti statali, bensì siamo in presenza del progressivo riconoscimento di tali esigenze da parte di legislatori e giudici nazionali. Tale evoluzione del sistema del diritto della navigazione marittima ha condotto da ultimo all'abbandono di una prospettiva esclusivamente “statalista” nella regolamentazione dei rapporti, e ciò soprattutto nel senso che alla *legge*, intesa come disciplina autoritativa con cui il singolo ordinamento statale rivendica la propria

¹¹ Cfr. W. TETLEY, *The General Maritime Law – The Lex Maritima*, in *Europ. transp. law*, 1996, 497, cui *adde*, anche per ulteriori riferimenti, O. CACHARD, *La nouvelle Lex Maritima – A propos de la résurgence d'une source du droit maritime*, in *Le droit à l'épreuve des siècles ed des frontières – Mélanges en l'honneur du Professeur Bertrand Ancel*, Iprolex, Paris-Madrid, 2018, 335 ss.; R. CORTAZZO, *Development and Trends of the Lex Maritime from International Arbitration Jurisprudence*, in *Journ. Mar. Law and Commerce*, 2012, 255 ss.; E. VAN HOOYDONK, *Towards a worldwide restatement of the general principles of maritime law*, in *Journ. Int'l Mar. Law*, 2014, 171 ss.; A. LA MATTINA, *Decision making and maritime law: the role of the lex maritima*, in *Dir. mar.*, 2017, 64 ss.; A. MAUER, *Lex Maritima*, in J. BASEDOW-G. RÜHL-F. FERRARI-P. DE MIGUEL ASENSIO (a cura di), *Encyclopedia of Private International Law*, II, Cheltenham, Northampton, 2017, 13 ss. Sulla *lex mercatoria* quale espressione di un “fondamento contrattuale” dei rapporti internazionali, riconducibile a un processo di globalizzazione in chiave spiccatamente capitalistica e volta al superamento degli ordinamenti statali cfr. da ultimo M. CACCIARI, *Il lavoro dello spirito*, Adelphi, Milano, 2020, *passim*, ma spec. 18 ss.

¹² In questo senso occorre sottolineare il ruolo decisivo delle Corti inglesi nello sviluppo e nella applicazione della *lex maritima*: v. in proposito W. TETLEY, *The General Maritime Law*, loc. cit.

¹³ Sul punto mi permetto rinviare ad A. LA MATTINA, *L'arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, Giuffrè, Milano, 2012, 220-221.

sovranità, si è sostituito (almeno in larga parte) uno *ius commune mercatorum* rappresentato dalla *lex maritima*, applicabile (con sempre maggior frequenza) su “base personale”, ossia in funzione dello “*status*” dei soggetti coinvolti nelle operazioni del commercio marittimo internazionale¹⁴. E ciò, come si vedrà di seguito, è tanto più vero proprio con particolare riguardo all’ambito del lavoro nautico e alla tutela dei lavoratori marittimi¹⁵.

2. La perdurante rilevanza della legge statale nel diritto della navigazione marittima e la sua determinazione con riguardo alla disciplina del lavoro nautico: l’insufficienza dell’approccio internazionale-privatistico e l’importanza del c.d. “Port State Control”

Fermo quanto sopra, permane comunque il rilievo della legge statale, non solo quale strumento volto a colmare le lacune della c.d. *lex maritima* (particolarmente con riguardo agli aspetti legati all’*enforcement* della stessa), ma anche nel senso che è soltanto la legge statale che può consentire la permeabilità di ciascun ordinamento ai principi della stessa *lex maritima* e alle disposizioni del diritto uniforme della navigazione tempo per tempo codificate internazionalmente.

A questo punto è pertanto opportuno dare atto delle problematiche inerenti alla determinazione della legge statale applicabile ai rapporti di lavoro marittimo.

Seguendo una prospettiva internazionale – privatistica che muova dall’angolo di visuale dell’ordinamento italiano, il punto di partenza parrebbe essere rappresentato dall’art. 9 c. nav., il quale prevede che i contratti di lavoro della gente di mare e del personale navigante (e di volo) sono regolati dalla legge della bandiera, salva la diversa volontà delle parti nel caso la nave (o l’aeromobile) fossero di nazionalità straniera.

Il ricorso alla legge della bandiera quale criterio di collegamento fondamentale (e di portata sostanzialmente generale) per la determinazione

¹⁴ Sia consentito rinviare ancora ad A. LA MATTINA, *L’arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, cit., 224-225, nonché a quanto già anticipato in ID., *Clausole di deroga alla giurisdizione in polizza di carico e usi del commercio internazionale tra normativa interna e disciplina comunitaria*, in *Dir. mar.*, 2002, 473-474.

¹⁵ Su questo aspetto cfr. M. COMENALE PINTO, *Il contratto di arruolamento nel diritto della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2014, 285, cui adde le riflessioni svolte *infra*, §§ 4 (spec. in fondo) e 5.

della legge applicabile ai rapporti inerenti al diritto della navigazione è stato giustificato nel passato dalla convinzione dell'esistenza di un collegamento (e di legami socio-economici) tra Stato della bandiera e nave (e aeromobile) talmente intimo da ritenere che questi beni, pur essendo sprovvisti di soggettività giuridica, potessero ottenere una vera e propria nazionalità da parte dello Stato di cui battono la bandiera con caratteri ed effetti i quali – secondo una parte della dottrina – sarebbero in qualche modo assimilabili a quelli conseguenti alla attribuzione della cittadinanza alle persone fisiche¹⁶.

Non solo. Questa impostazione discende dal risalente (ma ormai abbandonato) principio secondo cui la nave sarebbe “territorio flottante” dello Stato¹⁷. E tale principio è stato tradotto dall'art. 4 c. nav. nella “*equiparazione funzionale*” della nave al territorio dello Stato¹⁸, mediante la quale si è in realtà inteso assoggettare la nave alla sovranità dello Stato della bandiera, così sottraendo la nave – quantomeno in linea di principio – alla sovranità di tutti gli altri Stati¹⁹ e in tal modo riconducendo all'ordinamento di iscrizione della nave gli atti e i fatti compiuti a bordo di una nave che si trovi in alto mare e che esauriscano i loro effetti in tale contesto spaziale²⁰.

¹⁶ In questo senso cfr. S.M. CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Giuffrè, Milano, 1970, 5 ss.; ID., *Conflits de lois en droit maritime*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, 2010, *passim*; M. GIULIANO, *Le norme di diritto internazionale privato in tema di navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1942, I, 21 ss.; ID., *La nazionalità della nave come criterio di collegamento nel diritto internazionale privato italiano*, in *Riv. dir. intern. priv. proc.*, 1965, 415 ss., nonché, da ultimo, P. IVALDI, *Verso la «decodificazione» del diritto internazionale privato della navigazione*, in *Dir. comm. intern.*, 2018, 633 ss. In generale, sulla nazionalità della nave e sul suo rilievo applicativo cfr. inoltre W. D'ALESSIO, *Nazionalità della nave. Tra codificazione e decodificazione*, Jovene, Napoli, 1984; F. FLORIO, *Nazionalità della nave e legge della bandiera*, Giuffrè, Milano, 1957; R. QUADRI, *Le navi private nel diritto internazionale*, Giuffrè, Milano, 1939; E. ZAMUNER, *Le navi private nel Diritto Internazionale. Nozione, nazionalità, tutela*, Cedam, Padova, 2012.

¹⁷ Tale principio è stato riconosciuto dalla Corte Internazionale di Giustizia nel caso “*Lotus*”: *S.S. Lotus (France v. Turkey)*, 1927 P.C.I.J. (ser. A) No. 10 (Sept. 7), spec. at 64-65.

¹⁸ Così G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I-1, Giuffrè, Milano, 1987, 289.

¹⁹ Cfr. per tutti U. LEANZA, voce *Navi private (diritto internazionale)*, in *Noviss. Dig. it.*, vol. XI, Torino, 1965, 103-104.

²⁰ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 779, cui adde S.M. CARBONE, *Conflits de lois en droit maritime*, cit., 205, secondo cui il disposto dell'art. 4 c. nav. “*exprime une simple métaphore utile à l'application*

Peraltro, la centralità dell'ordinamento nazionale della nave e il suo reale collegamento con la vita di bordo e con i rapporti inerenti alla navigazione ha dimostrato nel corso del tempo i propri limiti rispetto al reale assetto dei fenomeni del commercio marittimo internazionale²¹.

Infatti, *da un lato*, non esistono vincoli posti direttamente dal diritto internazionale al potere degli Stati di concedere la loro nazionalità a navi pur sfornite di ogni effettivo legame socio-economico con la comunità nazionale di cui battono bandiera. A questo riguardo, infatti, è stato espressamente affermato nella pratica internazionale – già in occasione della Conferenza di Ginevra e a proposito dei lavori (in sede di Nazioni Unite) sul diritto del mare che hanno condotto alla conclusione della Convenzione di Montego Bay del 1982 (c.d. UNCLOS) – non solo il diritto di tutti gli Stati, costieri e non, di avere una propria flotta mercantile nazionale, ma anche il diritto di ogni Stato di provvedere *liberamente* a fissare le condizioni (e i requisiti) per l'attribuzione della propria bandiera, anche a prescindere dall'esistenza di un serio ed effettivo collegamento politico-economico con la nave (c.d. “*genuine link*”, concetto, quest'ultimo, pur ribadito, evidentemente in chiave di compromesso, dall'art. 91, comma 1, ultima parte, della stessa UNCLOS)²². Ciò è tanto più vero anche tenuto conto dell'insuccesso della

de la loi du pavillon aux actes et aux faits survenus et pour lesquels les effets ont lieu exclusivement à bord de tout navire”.

²¹ Cfr. al riguardo Cass., Sez. Un., 18 ottobre 1993, n. 10293, in *Dir. mar.*, 1994, 785, con nota di M.T. D'ALESSIO, *Carattere residuale della legge nazionale della nave nel sistema italiano di diritto internazionale privato della navigazione*, *ivi*, 786, secondo cui la legge della bandiera è un “*criterio di collegamento residuale*”, e ciò tanto più con riguardo ai rapporti di lavoro nautico. Su quest'ultimo aspetto (e sull'implicita abrogazione dell'art. 9 c. nav. a opera della Convenzione di Roma del 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali) cfr. L. MENGHINI, *Tutela dei marittimi e diritto internazionale privato del lavoro: l'abrogazione dell'art. 9 c. nav. a opera della Convenzione di Roma del 1980*, in *Riv. giur. lav.*, 1996, II, 212 e, da ultimo, P. IVALDI, *La parte debole nei rapporti di diritto marittimo e il Regolamento Roma I: una protezione (ancora) incompiuta*, in *Dir. mar.*, 2024, 284.

²² Su questi temi cfr. *ex multis* S.M. CARBONE-L. SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, cit., 33 ss., cui *adde*, con specifico riguardo alle problematiche inerenti alla codificazione del diritto del mare a opera della Convenzione di Montego Bay del 1982, M.H. NORDQUIST (ed.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary*, Dordrecht-Boston-Lancaster, 1985-2003, *passim*, nonché T. TREVES, *Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer*, in *Recueil des Cours*, tomo 223, 1990, 1 ss. e, da ultimo – seppure nella prospettiva della specifica tutela del lavoro nel settore ittico – G. CATALDI, *Sulla tutela del lavoro in mare con particolare riferimento alle imprese di pesca*, in *Dir. mar.*, 2023, 473 ss.

Convenzione UNCTAD del 1986 sulle condizioni per la registrazione delle navi, la quale non ha raggiunto il numero minimo delle ratifiche necessarie per la sua entrata in vigore, dimostrando così l'assenza di un *consensus* internazionale in merito ai limiti per l'attribuzione della bandiera da parte dei singoli Stati²³. Né varrebbe in senso contrario menzionare la direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera²⁴, in quanto tale normativa ha un ambito applicativo limitato agli Stati dell'UE; e ciò, pure essendo innegabile il pregio della Direttiva, consistente nel fissare specifici obblighi in capo agli Stati membri interessati a concedere la propria bandiera a una nave in merito alla verifica dell'ottemperanza da parte della nave stessa “*alle norme e ai regolamenti internazionali applicabili*”, nonché alla “*verifica [de]i precedenti relativi alla sicurezza della nave*” (così art. 4)²⁵.

Dall'altro lato, il fenomeno delle cosiddette bandiere di compiacenza ha assunto una sempre maggiore importanza nei traffici marittimi internazionali²⁶, al punto da indurre gli ordinamenti degli Stati di tradizione marit-

²³ Sulla Convenzione UNCTAD del 1986 cfr. S.G. STURMEY, *The United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships*, in *Lloyd's Mar. Comm. Quart.*, 1987, 102 ss., cui *adde*, con specifico riguardo ai lavori preparatori e al dibattito ivi condotto, G. ROMANELLI, *Bandiere di convenienza e progetto UNCTAD sull'immatricolazione delle navi*, in *Dir. mar.*, 1984, 25 ss.; U. LEANZA, *Nazionalità della nave, bandiere ombra e progetto di Convenzione UNCTAD*, *ivi*, 1984, 29 ss.; S. ZUNARELLI, *Le bandiere di convenienza ed il progetto UNCTAD sulle condizioni di immatricolazione delle navi*, in *Studi maritt.*, 1986, 65 ss.

²⁴ Alla Direttiva 2009/21/CE è stata data attuazione in Italia con il d.lgs. 6 settembre 2011, n. 174.

²⁵ Le medesime considerazioni svolte nel testo valgono – a maggior ragione – anche con riguardo alla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, n. 2013/54/UE, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (MLC) e della sua applicazione, cui è stata data attuazione in Italia con d.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32.

²⁶ In argomento v. per tutti, anche per ulteriori riferimenti, E. WATT-R. COLES, *Ship Registration: Law and Practice*, 3rd ed., Routledge, London, 2019, spec. cap. VI, cui *adde* i classici contributi di P. FEDOZZI, *La condition juridique des navires de commerce*, in *Recueil des cours*, 1925, V, 49 ss.; J. M. ROUX, *Les pavillons de complaisance*, Editions Maritimes et D'outre Mer, Paris, 1961, 28 ss.; BOGAERT, *Le droit que possède le État pour déterminer les conditions d'après lesquelles les navires ont le droit d'arborer son pavillon*, in *Rev. dr. intern. dr. comp.*, 1958, 485 ss.; U. LEANZA, voce *Navi private (diritto internazionale)*, cit., 104 ss.; B.A. BOCZEK, *Flags of Convenience*, Cambridge University Press, Cambridge (MA), 1962, 108 ss. e H. MEIJERS, *The Nationality of Ships*, The Hague, 1967, 125 ss. cui *adde* A. MASUTTI, *Genuine link e bandiere ombra*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, I, Giuffrè, Milano, 2007, 417 ss.

tima a consentire “seconde registrazioni” (e ciò previa sospensione della bandiera originaria in esecuzione di un contratto di locazione a scafo nudo/*bareboat charter*) e a istituire “registri internazionali” al fine di ripopolare le proprie flotte, in risposta alla fuga verso gli Stati di bandiera-ombra²⁷. Il fatto che l’iscrizione di una nave nelle matricole di un determinato Stato non sia più esclusiva (come era previsto, ad esempio, dal vecchio testo dell’art. 163, lett. d), c. nav.) e che, invece, una determinata nave possa essere contemporaneamente iscritta a due registri – tramite il meccanismo del registro *bare-boat in/bare-boat out* – mostra, ancora una volta in modo evidente, i pacifici limiti della legge della bandiera come criterio di collegamento²⁸.

Il fenomeno delle bandiere di compiacenza ha certamente condotto a una “*race to the bottom*” (e a fenomeni di vero e proprio “*dumping*” tra Stati e tra armatori), in un duplice senso. In primo luogo, in quanto gli Stati di bandiera di compiacenza hanno puntato ad attrarre le flotte armato-

²⁷ Per una sintetica analisi dei profili riguardanti il Registro c.d. *bare-boat* ed il Registro internazionale v. F. BERLINGIERI, *Istituzione del registro internazionale e nuove norme in tema di nazionalità e dismissione della bandiera*, in *Dir. mar.*, 1998, 529 ss.; L. SISTO-G. VALENTI, *L'internazionalizzazione della flotta mercantile italiana: la “bareboat charter registration”*, *ivi*, 1996, 909 ss., cui adde F. GUADAGNA, *Internazionalizzazione degli equipaggi e legge applicabile ai rapporti di lavoro*, in *Dir. mar.*, 2006, 668 ss.

²⁸ Non mi pare che quanto indicato nel testo sia smentito dalla pronuncia della Corte di Giustizia, 15 aprile 2021, in causa C-786/19, *The North of England P&I Association Ltd c. Bundeszentralamt für Steuern*, reperibile sul sito www.curia.eu. Tale sentenza ha affermato che la “localizzazione” del rischio assicurativo spetta allo Stato di prima immatricolazione della nave (i.e. allo “Stato membro che tiene il registro delle navi in cui tale nave è iscritta ai fini, principalmente, di provare la proprietà della nave”) piuttosto che allo Stato del secondo registro *bare-boat* nel cui ambito l’esercizio della nave ha effettivamente luogo. Infatti, la pronuncia – ben lungi dal rivalutare la legge della bandiera come criterio di collegamento di portata generale nell’ambito in esame – giunge ad affermare il principio sopra enunciato esclusivamente ai fini della normativa UE di diritto secondario in tema di esercizio dell’attività assicurativa e, più in particolare, con riguardo al correlato tema della potestà impositiva tributaria diretta sui premi pagati alle Compagnie assicurative. Insomma, questa sentenza non si pone in senso discontinuo rispetto a quanto in precedenza affermato dalla stessa Corte di Giustizia: v. in particolare Corte giust. 5 febbraio 2004, causa C-18/02, *DFDS Torline*, reperibile sul sito www.curia.eu, punti 44 e 45 della motivazione, secondo cui la nazionalità della nave è solo uno dei vari criteri di collegamento da prendere in considerazione nell’ambito del funzionamento del sistema comunitario di diritto internazionale privato e processuale. Tanto che esso non deve essere in alcun modo privilegiato rispetto a tutti gli altri criteri previsti dalle norme e dai principi di diritto comune ampiamente utilizzabili anche per l’individuazione del giudice competente a conoscere di una controversia marittima. Anzi, si precisa che il suo ruolo è al riguardo tutt’altro che determinante.

riali degli Stati di tradizione marittima attraverso una politica volta a determinare la marcata riduzione dei costi inerenti agli oneri di sicurezza e il trattamento salariale e previdenziale in modo tale da rendersi maggiormente attraenti e competitivi. In secondo luogo, gli Stati di tradizione marittima – per reagire a tale linea di tendenza – hanno istituito “secondi” registri e registri internazionali consentendo tra l’altro il reclutamento di equipaggi di nazionalità diversa da quella dello Stato di bandiera sulla base di condizioni di lavoro/previdenziali diverse e normalmente deteriori rispetto a quelle dello stesso Stato di bandiera²⁹. E ciò anche attraverso appositi meccanismi di diritto internazionale privato volti a consentire l’applicazione di leggi diverse per i vari componenti dell’equipaggio, a seconda della nazionalità di origine e del luogo di residenza dei predetti componenti³⁰.

In questa prospettiva, emerge chiaramente non solo – come già detto – l’insufficienza della legge della bandiera come espressione di un significativo “collegamento” con le fattispecie riguardanti il lavoro marittimo³¹, ma

²⁹ Cfr. L. CARBALLO PIÑEIRO, *International Maritime Labour Law*, Berlin-Heidelberg, 2015, 2 11 ss., cui *adde* – anche per ulteriori spunti – L. SISTO-G. VALENTI, *L’internazionalizzazione della flotta mercantile italiana*, cit., *passim*, nonché A. BERGANTINO-G. VALENTI-L. SISTO (a cura di), *The Italian shipping industry: the challenge ahead*, Teseco Editore, Roma, 2000, *passim*.

³⁰ Si veda al riguardo, ad esempio, l’art. 3 del d.l. 30 dicembre 1997, n. 457 (convertito con legge 27 febbraio 1998, n. 30 e modificato da ultimo dall’art. 41 del d.l. 23 settembre 2022, n. 144, convertito a sua volta con modificazioni dalla legge 17 novembre 2022, n. 175), che ha istituito il registro internazionale italiano e che stabilisce tre diversi criteri di collegamento: (i) per i marittimi italiani o appartenenti ad altri Stati dell’UE, le condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative “sono disciplinate dalla legge regolatrice del contratto di arruolamento e dai contratti collettivi dei singoli Stati membri” (così comma 1); (ii) per i marittimi non appartenenti a Stati dell’UE e ivi non residenti, il rapporto di lavoro “è regolamentato dalla legge scelta dalle parti e comunque nel rispetto delle convenzioni OIL in materia di lavoro marittimo” (così comma 2); (iii) per tutti i marittimi non appartenenti a Stati dell’UE (residenti e non) “le condizioni economiche, salariali e assicurative minime che devono essere comunque osservate” sono fissate dalle organizzazioni sindacali “nel rispetto dei limiti internazionalmente stabiliti” (comma 3). Sul punto cfr., anche per ulteriori considerazioni, F. BERLINGIERI, *Istituzione del registro internazionale e nuove norme in tema di nazionalità e dismissione della bandiera*, loc. cit.; F. GUADAGNA, *Internazionalizzazione degli equipaggi e legge applicabile ai rapporti di lavoro*, cit., 686.

³¹ Cfr. ancora, per tutti, L. CARBALLO PIÑEIRO, *International Maritime Labour Law*, cit., 5, la quale, correttamente, sottolinea la “*crisis of the flag as the key connecting factor*” in materia di lavoro marittimo. Più in generale, sulla progressiva svalutazione della rilevanza della legge della bandiera quale criterio di collegamento di diritto internazionale privato della navigazione v. Corte giust. 15 dicembre 2011, causa C-384/10, *Jan Voogsgeerd v. Navimer S.A.*; Corte giust. 5 febbraio 2004, causa C-18/02, *DFDS Torline A/S*; Cass. 18 otto-

inoltre – e più in generale – l'insufficienza dei meccanismi di diritto internazionale privato (facenti perno sul concetto del c.d. “*ordinamento competente*”) per approntare un sistema di tutela realmente efficace del lavoro marittimo.

Nel senso da ultimo indicato, infatti, non può sottacersi di evidenziare che anche la normativa “generale” di diritto internazionale privato di cui all'art. 8 del Regolamento “Roma I” sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, pur ispirata da intenti “protettivi” del lavoratore, nell'individuare al comma 3 il criterio di collegamento rilevante nella “*base operativa delle spedizioni*”³², in molti casi (e penso soprattutto ai traffici non di linea su navi *tramp*) non pare in realtà adeguata a rispondere alla complessità del fenomeno del lavoro marittimo³³; il che – singolarmente – porta ad attribuire alla clausola di eccezione di cui al comma 4 della norma in esame (c.d. *closest connection test*) un ruolo “prevalente”. E questa ultima circostanza è chiaramente la prova dei limiti intrinseci del diritto internazionale privato quale strumento volto a individuare – anticipatamente e in modo prevedibile – la disciplina regolatrice del lavoro marittimo.

Non solo. Sino dall'inizio del XX secolo vi è una tendenza volta a valorizzare la tutela “sostanziale” degli equipaggi, a prescindere dall'operatività delle norme di diritto internazionale privato ovvero valorizzando in senso “espansivo” il limite dell'ordine pubblico e la normativa di applicazione necessaria. È così che la giurisprudenza americana, anche in applicazione del c.d. *Jones Act*³⁴, ha dato prevalenza al diritto statunitense in presenza

bre 1993, n. 10293, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 1994, 617; in dottrina – per tutti – S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, 2ª ed. in collaborazione con A. LA MATTINA, Giuffrè, Milano, 2010, 37 ss. e ivi ulteriori riferimenti conformi, nonché, da ultimo e con efficace sintesi, S. ZUNARELLI-M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, cit., 176.

³² Sul punto cfr. S.M. CARBONE, *Dallo Stato di nazionalità della nave allo Stato di radicamento territoriale non occasionale della nave nella disciplina del lavoro marittimo*, in *Dir. mar.*, 2009, 81 ss., nonché S.M. CARBONE-L. SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, cit., 162 ss.

³³ Per analoghe considerazioni cfr. O. FOTINOPOULOU BASURKO, *What law for the international maritime employment contracts? Between flexibility and reasonableness*, in *Dir. mar.*, 2013, 286 ss., nonché P. IVALDI, *La parte debole nei rapporti di diritto marittimo e il Regolamento Roma I: una protezione (ancora) incompiuta*, cit., 285 ss.

³⁴ Merchant Marine Act 1920, 46 U.S.C. § 30104. In argomento, per tutti, R. FORCE-M.J. NORRIS, *The Law of Seamen*, 5ª ed., Saint Paul (Minn.), 2003, Ch. 30, nonché S.C. SYMEONIDES, *American Waters: Spector, Maritime Conflicts and Choice of Law*, in *Journ. Mar. Law and Comm.*, 2006, 491 ss.

di un collegamento della spedizione marittima con i porti degli Stati Uniti, soprattutto al fine di proteggere i diritti fondamentali dei lavoratori marittimi³⁵. Nello stesso senso la giurisprudenza italiana ha imposto l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni e le malattie anche quando la legge della bandiera non lo prevedeva³⁶, ha applicato l'art. 2126 c.c. a un contratto di arruolamento retto da legge straniera e invalido per motivi di forma³⁷ e ha ritenuto contraria all'ordine pubblico la legge straniera (della bandiera) violativa dell'art. 36 Cost.³⁸.

È nel solco di questa tendenza che proprio la legge dello Stato del porto di approdo della nave è diventata nel corso del tempo – anche per effetto dell'entrata in vigore della *Maritime Labour Convention* (MLC), adottata dall'International Labour Organization il 7 febbraio 2006³⁹ – come il principale ordinamento volto a garantire *standard* di tutela minimi

³⁵ Si veda al riguardo il “*leading case*” *Lauritzen v. Larsen* (1953) 345 US 571. Su questi aspetti cfr. per tutti S.M. CARBONE-L. SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, cit., 156 ss., cui *adde* S.M. CARBONE, *Conflits de lois en droit maritime*, cit., 168 ss., nonché ID., *Dallo Stato di nazionalità della nave allo Stato di radicamento territoriale non occasionale della nave nella disciplina del lavoro marittimo*, cit., 84 ss., e ID., *La legge ed il regime previdenziale applicabile ai rapporti di lavoro marittimo nella U.E.*, in *Dir. mar.*, 2015, 52 ss., nonché G. MASTRANDREA, *In tema di legge regolatrice dei rapporti di lavoro nautico*, *ivi*, 1988, 117 ss., e F. GUADAGNA, *Internazionalizzazione degli equipaggi e legge applicabile ai rapporti di lavoro*, cit., 668 ss.

³⁶ Cfr. Cass. 16 luglio 1964, n. 1932, in *Foro it.*, 1964, I, 2151; App. Genova 14 giugno 1968, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1968, 904. Tale principio è stato sostanzialmente raccolto dalla disciplina italiana sull'attività del raccomandatario marittimo di cui alla legge 4 aprile 1977, n. 135, la quale – all'art. 4, comma 1 – ha previsto l'obbligo per il raccomandatario di accertare ed attestare all'autorità marittima prima dell'imbarco che i lavoratori marittimi italiani o stranieri da imbarcare su navi di nazionalità diversa da quella dei lavoratori stessi siano stati assicurati contro le malattie e gli infortuni, nonché che gli stessi siano dotati di coperture assicurative/previdenziali per invalidità e vecchiaia.

³⁷ Cfr. App. Trieste 15 aprile 1964, in *Foro it. Rep.*, 1964, voce *Responsabilità civile*, n. 363.

³⁸ Cfr. Cass., Sez. Un., 17 luglio 2008 n. 19595, in *Giust. civ.*, 2009, I, 659, con nota M. COMENALE PINTO, *In tema di bandiere e giurisdizioni di comodo*, *ivi*, 663; Pret. Roma 8 febbraio 1968, in *Riv. giur. lav.*, 1969, II, 106.

³⁹ La Convenzione MLC è entrata in vigore il 20 agosto 2013. La MLC è stata ratificata dall'Italia con legge 23 settembre 2013, n. 113 ed è ivi entrata in vigore il 19 novembre 2014. Maggiori dettagli sugli Stati aderenti sono disponibili sul sito Internet dell'ILO (<https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm>). Su tale Convenzione e sul suo rilievo quale strumento di tutela dei lavoratori marittimi v. *infra*, § 4.

agli equipaggi, segnatamente in ragione dei controlli ivi effettuati nel contesto delle operazioni di *Port State Control* – PSC⁴⁰, e ciò anche a prescindere dalla rilevanza (comunque innegabile sul piano pratico-organizzativo) della legge della bandiera e delle altre leggi eventualmente individuate in forza di criteri di collegamento internazionale-privatistici di valenza generale⁴¹⁻⁴².

3. Una prima sintesi e un programma espositivo: il lavoro nautico come poli-sistema

Volendo trarre una prima sintesi di quanto sopra esposto e volendo altresì proporre un programma per i successivi paragrafi, si può affermare (e anticipare) che – dall’angolo di visuale dell’ordinamento italiano – il lavoro

⁴⁰ Sul c.d. *Port State Control* cfr., senza pretesa di completezza, H.S. BANG, *Is Port State Control an effective mean to combat vessel source pollution? An empirical survey of the practical exercise by Port States of their power of control*, in *Int’l Journ. Marine Coastal Law*, 2008, 715 ss.; P. CELLE, *Il “Port State Control” nel diritto internazionale*, in *Dir. mar.*, 2007, 712 ss.; M. COMENALE PINTO, *Port State Control*, in M.P. RIZZO-C. INGRATOCI (a cura di), *Sicurezza e libertà nell’esercizio della navigazione*, Giuffrè, Milano, 2014, 89 ss.; C. MONTEBELLO, *Alcune considerazioni sullo strumento del Port State Control tra safety e security*, in G. MANCUSO-N. ROMANA (a cura di), *La sicurezza della navigazione. Profili di diritto interno, comunitario ed internazionale*, Palermo, 2006, 75 ss.; R. POLLASTRINI, *Il controllo dello Stato di approdo: un utile strumento. Breve analisi dei principali aspetti giuridici*, in *Dir. mar.*, 2009, 902 ss.; M.P. RIZZO, *Sicurezza e libertà nell’esercizio della navigazione: il ruolo dello Stato costiero e dello stato del Porto*, in M.P. RIZZO-C. INGRATOCI (a cura di), *Sicurezza e libertà nell’esercizio della navigazione*, cit., 355 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *Port State Control*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, I, 765 ss., nonché – da ultimo – E. ROSAFIO, *Brevi osservazioni sul Port State Control*, *ivi*, 2023, I, 103 ss.

⁴¹ Per considerazioni sostanzialmente analoghe cfr. C. TUO, *Il regime previdenziale applicabile ai marittimi tra legge della bandiera e stato di residenza del lavoratore: qualche riflessione a margine di una recente sentenza della Corte di giustizia*, nota a Corte di Giustizia, 8 maggio 2019, causa C-631/17, *S.F. c. Inspecteur van De Belastingdienst*, in *Dir. mar.*, 2020, 434 ss., ove l’A. prende spunto da una importante sentenza della Corte di Giustizia in tema di legge applicabile al regime previdenziale del lavoratore marittimo.

⁴² Sul limitato rilievo ai fini di cui al testo dell’art. 4, comma 4, legge 4 aprile 1977, n. 135 sulla “*Disciplina della professione di raccomandatario marittimo*” (il quale inibisce all’Autorità marittima di rilasciare il nulla – osta all’imbarco dei marittimi di nazionalità diversa da quella della bandiera della nave, qualora i relativi contratti di arruolamento contengano “*clausole che contrastino con i principi fondamentali contenuti nei vigenti contratti collettivi di lavoro nazionali*”), cfr. per tutti L. MENGHINI, *I contratti del lavoro nel diritto della navigazione*, Giuffrè, Milano, 1996, 124 ss. e spec. 128-132.

nautico è un poli-sistema⁴³, la ricostruzione del quale deve tenere conto:

- della disciplina di **origine internazionale**, per tale intendendosi non solo le convenzioni internazionali in materia di lavoro marittimo (v. *infra* § 4), ma anche i **contratti collettivi** negoziati ed elaborati tra le associazioni internazionali dei lavoratori marittimi e degli armatori, anche su base “regionale” (v. *infra*, § 5),

- dei principi in tema di “*social rights*” elaborati in seno agli organi dell’**Unione europea** e dalla disciplina predisposta dalla stessa UE per la tutela dei lavoratori marittimi (v. *infra*, § 6), nonché,

- infine, del **diritto interno del lavoro nautico**, che deve essere in qualche modo “ricostruito”, tenendo presente l’impostazione che a tale disciplina è stata data dal Codice della navigazione e dalle leggi speciali in materia di navigazione, ma – ferme le innegabili peculiarità e le ragioni di una perdurante specialità della materia stessa – senza dimenticare la permeabilità del sistema del diritto della navigazione rispetto ai principi del diritto del lavoro “comune”/“terrestre”, e ciò soprattutto nel prisma di alcuni fondamentali precedenti della Corte costituzionale (v. *infra*, § 7).

I limiti della presente trattazione non consentono, evidentemente, di entrare nel merito dei singoli istituti e di svolgere una analisi approfondita ed esaustiva delle varie problematiche che si pongono quotidianamente agli operatori pratici. Piuttosto – e senza alcuna pretesa di completezza – questo lavoro si propone soltanto di ricostruire la complessa “architettura” di questo poli-sistema e di esaminarne i principali aspetti legati alla ricostruzione delle fonti (di diritto internazionale, UE e interno) e dei reciproci rapporti, tentando infine di svolgere alcune considerazioni di sintesi di carattere più generale (v. *infra*, § 8).

4. La disciplina di origine internazionale. La centralità sistematica della Maritime Labour Convention (MLC) 2006

Le condizioni di lavoro dei marittimi sono state oggetto di una importante regolamentazione a livello internazionale: esistono, infatti, oltre sessanta convenzioni e circa quaranta raccomandazioni sulle condizioni di la-

⁴³ In generale, sul diritto della navigazione come “poli-sistema” sia consentito rinviare ad A. LA MATTINA, *Codice della navigazione e leggi speciali: tra ricodificazione e possibili revisioni*, cit., 244 ss.

voro nel settore del trasporto marittimo, precipuamente dovute all'azione portata avanti dall'*International Maritime Organization* (IMO) e dall'*International Labour Organization* (ILO)⁴⁴. Di fronte a una così consistente normazione si è peraltro da più parti avvertita l'esigenza di una razionalizzazione del quadro giuridico di riferimento, e ciò anche al fine di facilitare i singoli Stati nell'implementazione degli standard internazionali di tutela dei lavoratori marittimi.

Attraverso l'adozione della MLC nel 2006 e come dichiarato nel Preambolo della stessa Convenzione, l'ILO ha pertanto inteso creare uno strumento unico e coerente che incorporasse, per quanto possibile, tutti gli standard aggiornati delle esistenti convenzioni e raccomandazioni internazionali precipuamente dedicate al lavoro marittimo⁴⁵ e che si ponesse come "quarto pilastro" del diritto internazionale marittimo, andando a completare il sistema di tutela della vita in mare, dell'ambiente marino e della sicurezza della navigazione costituito dalle tre fondamentali convenzioni elaborate in sede IMO, ossia (i) convenzione "Safety of Life at Sea" – SOLAS (1974), (ii) "International Convention for the Prevention of Pollution from Ships" – MARPOL (1978) e (iii) "International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers" – STCW (1978).

Nel portare avanti tale preciso intento, gli estensori della MLC hanno fissato principi fondamentali inderogabili, ma hanno al tempo stesso compreso la necessità di lasciare alcuni "spazi aperti", volti a consentire modifiche, adattamenti e – soprattutto – integrazioni alla Convenzione, nell'ottica di permettere a questa ultima di essere sempre al passo con i tempi in uno scenario di riferimento sempre più mutevole, in ragione delle evoluzioni tecnologiche, della complessità geopolitica, nonché delle continue

⁴⁴ Per un quadro generale di tali strumenti si faccia riferimento al preambolo della MLC, nonché al sito Internet dell'ILO www.ilo.org. Il rilievo delle convenzioni elaborate in seno all'ILO ha trovato un esplicito riconoscimento nell'art. 3 della legge 27 febbraio 1998, n. 30, istitutiva del registro internazionale italiano, quale parametro minimo delle condizioni di lavoro dei marittimi imbarcati sulle navi iscritte allo stesso registro internazionale: v. nota 30 e i riferimenti in dottrina ivi contenuti. Sul fatto che tali convenzioni contengano discipline molto spesso elastiche, non esaurienti e di carattere sostanzialmente mininale per gli ordinamenti più evoluti, cfr. per tutti L. MENGHINI, *I contratti del lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 51 e ivi nota 240.

⁴⁵ Su questo aspetto cfr. M. GUILLOU MARIN, *Vers le reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer: le projet préliminaire de convention du travail maritime consolidée*, in *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, CDMO, Nantes, 2003, 225 ss.

emergenze sociali (la pandemia Covid-19 e la guerra russo-ucraina rappresentano soltanto gli ultimi esempi che si possono trarre dal contesto attuale). Come è stato correttamente sottolineato, la MLC è un vero e proprio “codice del lavoro marittimo internazionale”, nel quale trovano appropriatamente una combinazione l’idea napoleonica del *code* con la concezione anglosassone degli strumenti di *soft law* basati sulle c.d. “linee guida”⁴⁶.

In questo ultimo senso la MLC 2006 comprende tre diverse parti, strettamente correlate tra loro, ossia: (i) gli Articoli, (ii) le Regole e (iii) il Codice.

Gli Articoli e le Regole seguono il già citato Preambolo e fissano un vero e proprio “nucleo” di diritti e obblighi che gli Stati sono tenuti a rispettare e che può essere modificato soltanto dalla conferenza dell’ILO, secondo quanto previsto dall’art. XIV della MLC.

Il Codice contiene invece i dettagli per l’attuazione delle Regole⁴⁷ ed è a sua volta diviso in due parti: “Codice A”, composto dagli Standard, cioè dalle disposizioni obbligatorie, e “Codice B”, costituito da Linee Guida non vincolanti, in parte raccomandazioni e in parte modelli di documenti e di certificati. Il Codice può essere modificato con la procedura semplificata di cui all’art. XV della MLC, fermo restando che eventuali modifiche non possono comunque pregiudicare il predetto “nucleo” dei diritti e obblighi fissati dagli Articoli e dalle Regole.

L’analisi dettagliata della MLC esula ovviamente dagli scopi e dalla portata del presente lavoro⁴⁸. È comunque opportuno ricordare alcuni principi fondamentali fissati dalla Convenzione, nonché alcuni elementi “strutturali” della stessa, utili a comprenderne la centralità sistematica nel quadro delle fonti del lavoro nautico.

In primo luogo, il riconoscimento – effettuato nel Preambolo – che la

⁴⁶ Così P. CHAUMETTE-A. CHARBONNEAU-G. PROUTIERE-MAULION, *Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et sur le travail à la pêche de 2007*, in *Studi in onore di Francesco Berlingieri*, I, cit., 344.

⁴⁷ Le Regole e il Codice sono strutturati in cinque Titoli che coprono le seguenti aree di rilievo generale: (i) Condizioni minime richieste ai marittimi per svolgere il lavoro a bordo; (ii) Condizioni di impiego; (iii) Alloggio, luoghi di svago e vitto; (iv) Tutela della salute, cure mediche, *welfare* e sicurezza sociale; (v) *Compliance* ed *enforcement*.

⁴⁸ Per un’attenta analisi della Convenzione cfr., *ex multis*, G. GRIGOLI, *La Convenzione sul lavoro marittimo*, Cacucci, Bari, 2007; A. MASALA, *Elementi di diritto del lavoro della gente di mare*, Libreria Bonomo Editrice, Bologna, 2012; M. MCCONNELL-D. DEVLIN-C. DOUMBIA-HENRY, *The Maritime Labour Convention, 2006: A Legal Primer to an Emerging International Regime*, Martinus Nijhoff, Leiden-Boston, 2011; A. ZANOBETTI PAGNETTI, *Il rapporto internazionale di lavoro marittimo*, Bononia University Press, Bologna, 2008.

specialità del lavoro nautico e la necessità di fornire una “*special protection*” agli equipaggi discendono direttamente dalla “*global nature of the shipping industry*”: insomma, il contesto “globalizzato” dei traffici marittimi non solo rende necessario un approccio “uniforme”/multilaterale rispetto alla disciplina giuridica di riferimento⁴⁹, ma conferma altresì la specialità della materia del lavoro nautico, la quale necessita – appunto – una disciplina *ad hoc* che tenga in considerazione le peculiarità del fenomeno. Questo ultimo aspetto è stato pienamente colto da parte della Commissione europea, la quale ha correttamente affermato che la MLC “*intende dare stabilità al settore dei trasporti marittimi che è esposto a una forte concorrenza mondiale, e mira a ridurre il doppio squilibrio che si manifesta a livello internazionale, da un lato, tra gli operatori europei e gli operatori dei paesi terzi e, dall'altro lato, tra le bandiere che favoriscono de facto le nazioni marittime e gli operatori meno rispettosi della legislazione sociale*”⁵⁰.

In secondo luogo (e proprio a questo ultimo riguardo), la MLC fissa inderogabilmente all'Articolo I lo scopo ultimo delle proprie previsioni e il parametro fondamentale di riferimento per valutare l'*enforcement* della Convenzione stessa da parte degli Stati che la hanno ratificata, disponendo che questi ultimi si assumono l'obbligo “*to give complete effect to its provisions (...) in order to secure the right of all seafarers to decent employment*”. Fornire un “lavoro dignitoso” ai lavoratori marittimi è pertanto il dichiarato programma di lavoro della MLC⁵¹, la quale – anche in ragione di ciò – viene ad assumere il ruolo di “Carta dei diritti” degli stessi lavoratori marittimi⁵². E in questo senso, infatti, la MLC si applica in linea

⁴⁹ V. le considerazioni svolte al precedente § 1.

⁵⁰ Così Comunicazione della Commissione ai sensi dell'art. 138, par. 2, del Trattato CE relativa al rafforzamento della normativa sul lavoro marittimo, COM(2006) 287 definitivo, § I.2.

⁵¹ Sul concetto di “lavoro dignitoso” cfr. D. GHAI (a cura di), *Decent work: objectives and strategies*, Intl Labour Organisation, Gèneve, 2006, *passim*.

⁵² Analogo intento è stato perseguito dall'ILO anche con riferimento all'adozione nel 2007 della *Working in Fishing Convention* (WFC). Su quest'ultima convenzione e sul percorso che ne ha portato all'adozione cfr. P. CHAUMETTE-A. CHARBONNEAU-G. PROUTIERE-MAULION, *Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et sur le travail a la pêche de 2007*, cit., 336 ss. e spec. 349 ss.; G. PROUTIERE MAULION, *La convention n. 188 de l'OIT sur le travail de la pêche du 14 juin 2007: vers un respect des droits fondamentaux au travail des pêcheurs?*, in *Un Droit pour des hommes libres – Mélanges Alain Fenet*, LexisNexis, Paris, 2008, 219 ss., cui *adde*, da ultimo, G. CATALDI, *Sulla tutela del lavoro in mare con particolare riferimento alle imprese di pesca*, loc. cit.

di principio "*to all seafarers*" (Articolo II.2), con limitate esclusioni⁵³.

In terzo luogo, è opportuno richiamare gli Articoli III e IV (e le corrispondenti Regole), i quali possono essere definiti "il cuore" della MLC, in quanto stabiliscono i diritti e principi fondamentali che presidiano la tutela dei lavoratori marittimi. L'Articolo III richiede, in particolare, agli Stati membri (a) il rispetto della libertà di associazione e l'effettivo riconoscimento del diritto alla contrattazione collettiva, (b) l'eliminazione di tutte le forme di lavoro forzato o obbligatorio, (c) l'effettiva abolizione del lavoro minorile e (d) l'eliminazione delle discriminazioni sul lavoro; tutti questi diritti sono una sorta di minimo comune denominatore della protezione dei marittimi, che ogni Stato membro dell'OIL deve rispettare. Anche a precisazione dell'Articolo I, l'Articolo IV fissa i diritti fondamentali dei lavoratori marittimo, ossia (i) il diritto ad avere un posto di lavoro sicuro e che sia conforme a standard di sicurezza, (ii) il diritto "*to fair terms of employment*"⁵⁴, (iii) il diritto ad avere condizioni di lavoro e di vita decorose a bordo⁵⁵, e (iv) il diritto alla protezione della salute, all'assistenza medica e a trattamenti di "*welfare*" e di sicurezza sociale⁵⁶. L'ultimo comma dell'Articolo IV prevede l'obbligo in capo agli Stati contraenti di implementare le tutele previste dalla norma in esame, fermo restando che tale implementazione "*may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice*". In sostanza, ben consci del contesto "poli-sistemico" nel quale si

⁵³ La MLC non si applica ai marittimi impiegati su: (i) navi impegnate nella pesca o in attività simili (perché i marittimi impiegati su tali navi sono tutelati dalla WFC 2007: v. nota precedente), (ii) navi di costruzione tradizionale (come, ad esempio, le giunche), (iii) navi da guerra e di supporto ad attività militari e (iv) navi che navigano esclusivamente in acque interne o in acque all'interno di, o strettamente adiacenti a, acque protette o aree in cui si applicano esclusivamente regolamenti portuali (si vedano l'art. II.1, lett. "f" e "l", e l'art. II.4 della M.l.c.).

⁵⁴ La Regola 2.1 precisa che i termini e le condizioni di impiego del lavoratore marittimo devono essere stabiliti o richiamati in un accordo scritto valido ed efficace. A tal proposito lo Standard A2.1 disciplina i contenuti generali del contratto di lavoro marittimo, che dovrà almeno comprendere gli aspetti relativi ai salari, alle condizioni di cessazione del rapporto di lavoro e ai diritti di rimpatrio.

⁵⁵ La Regola 3.1 stabilisce il diritto del lavoratore marittimo a sistemazioni e strutture ricreative dignitose, mentre la Regola 3.2 prevede che i marittimi abbiano accesso a un'alimentazione di buona qualità e che tenga conto dei diversi contesti culturali e religiosi dell'equipaggio.

⁵⁶ V. Titolo 4 delle Regole, dedicato a "*Health protection, medical care, welfare and social security protection*".

inquadra il lavoro nautico⁵⁷, i redattori della Convenzione ne hanno prefigurato l'attuazione attraverso una pluralità di strumenti diversi, tra l'altro dando opportuno rilievo anche alla contrattazione collettiva⁵⁸.

Infine, come si è anticipato nel precedente § 3 – accanto ai controlli e alle certificazioni da effettuarsi da parte dell'ordinamento della bandiera (v. Articoli V.1, V.2 e V.3) – la MLC valorizza il *Port State Control* come strumento volto a consentire l'effettivo *enforcement* delle previsioni della Convenzione, stabilendo in particolare che “*A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention*” (così Articolo V.4)⁵⁹. Non solo, è principalmente lo Stato del porto di approdo a dover attuare l’“*erga omnes mandatory standard*” di cui all'Articolo V.7 della MLC, assicurando che “*the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favorable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it*”. Oltre allo Stato della bandiera e allo Stato del porto di approdo, la MLC responsabilizza anche lo Stato “fornitore di manodopera”, stabilendo altresì che “*Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory*” (così Articolo V.5 e, nello stesso senso, v. anche Articolo V.1, ultima parte). In sostanza, la MLC prevede una distribuzione graduale delle responsabilità tra lo Stato di bandiera, lo Stato del porto di approdo e lo Stato fornitore di manodopera al fine di garantire la implementazione e il rispetto delle previsioni della Convenzione stessa.

5. (Segue). I contratti collettivi elaborati in sede internazionale

Sempre a livello internazionale assume particolare rilievo la contrattazione collettiva⁶⁰, la quale si svolge su base multilaterale nell'ambito del-

⁵⁷ V. *retro*, § 3.

⁵⁸ Sul rilievo della contrattazione collettiva quale fonte di tutela dei lavoratori marittimi, v. *infra*, il successivo § 5.

⁵⁹ Cfr. A. LEFRANÇOIS, *La certificazione del lavoro marittimo: nuove sfide per gli Stati di bandiera e gli Stati di scalo*, in *Lav. giur.*, 2008, 1097 ss.

⁶⁰ Sul rilievo della contrattazione collettiva in sede nazionale quale “*fonte primaria*” di alcuni tra i più rilevanti aspetti del lavoro nautico (e ciò anche per effetto del rinvio alla

l'*International Bargaining Forum* (IBF). In tale sede la negoziazione normalmente avviene tra la *International Transport Workers' Federation* (ITF), da una parte, e i rappresentanti dei principali gruppi armatoriali mondiali, c.d. *International Maritime Employers' Committee* (IMEC), dall'altra parte, e si conclude con l'adozione di accordi recanti standard minimi di protezione per l'equipaggio (con riferimento, tra l'altro, a salari e orari di lavoro), a prescindere dalle disposizioni di legge applicabili⁶¹. Anteriormente all'entrata in vigore e all'implementazione della MLC⁶², l'adesione a tali accordi collettivi da parte degli armatori consentiva a questi ultimi di ottenere l'emissione, a seconda dei casi, dei c.d. *blue ticket* (certificanti che l'equipaggio della nave era almeno garantito dall'operatività di un *Total Crew Cost Agreement* – TCC) ovvero dei c.d. *green ticket* (certificanti l'operatività di un *International Bargaining Forum Agreement* – IBF, di contenuto ulteriormente protettivo), il che favoriva il positivo esito dei controlli sulle condizioni dell'equipaggio posti in essere nei porti di sosta della nave, nonché evitava agli armatori conflitti con le rappresentanze locali dell'ITF⁶³.

Storicamente, infatti, l'azione dell'ITF si è concretata nel sollecitare gli equipaggi di navi battenti bandiera di convenienza a proclamare scioperi/boicottaggi ovvero a richiedere l'emissione di provvedimenti di sequestro conservativo della nave in occasione delle soste nei porti degli Stati di tradizione armatoriale, e ciò sulla base della lamentata inadeguatezza delle pattuizioni retributive concordate nei contratti individuali di arruolamento

stessa di cui all'art. 35, comma 3, legge 20 maggio 1970, n. 300, c.d. "Statuto dei lavoratori", cfr. Corte cost. 2 marzo 1987, n. 63, in *Dir. mar.*, 1987, 285, cui *adde* C. ENRICO, *Sul divieto di licenziamento ad nutum del lavoratore marittimo*, *ivi*, 1986, 846; F. SANTONI, *Il rapporto di lavoro del personale navigante*, in L. TULLIO-M. DEIANA (a cura di), *Il cinquantenario del codice della navigazione*, ISDIT, Cagliari, 1993, 319, e, negli stessi termini, seppure anteriormente alla predetta pronuncia della Corte costituzionale, S.M. CARBONE, *Specialità della disciplina del lavoro nautico, principi di diritto comune e contrattazione collettiva*, in *Il rapporto di lavoro nautico*, Giuffrè, Milano, 1985, 19 ss. e spec. 27-29.

⁶¹ Su questi aspetti v. per tutti L. CARBALLO PIÑEIRO, *International Maritime Labour Law*, cit., 252 ss., cui *adde*, anche per l'esame dei testi degli accordi, il sito www.itfseafarers.org/en/your-rights/international-bargaining-forum.

⁶² La MLC prevede alla Regola 5 (1) (1) (2) che ciascuno Stato membro deve implementare un efficace sistema di ispezione e certificazione delle condizioni di lavoro a bordo e tale certificazione viene di fatto a sostituire *in concreto* sia i c.d. *blue ticket*, sia i c.d. *green ticket*.

⁶³ Cfr. J. SMITH, *Le passage du Blue Ticket au Green Ticket*, in *Annuaire du Droit Maritime et Océanique*, 2004, 265 ss.

stipulati tra i singoli membri dell'equipaggio e l'armatore (provenienti da ordinamenti diversi da quello dello Stato del porto di approdo) rispetto alle retribuzioni ricalcolate secondo le tabelle retributive della stessa ITF⁶⁴. Tali interventi e sollecitazioni non sempre hanno trovato accoglienza da parte della giurisprudenza italiana e straniera⁶⁵ e, inoltre, hanno condotto la Corte di giustizia dell'Unione europea a precisare – nei casi *Viking* e *Laval*⁶⁶ – che le azioni collettive svolte dalle organizzazioni sindacali, da un lato, violano la libertà di stabilimento (oggi prevista dall'art. 49 TFUE) nella misura in cui impediscano a un armatore di procedere alla dismissione di una bandiera UE (nel caso di specie, finlandese) per iscrivere la propria nave nei registri di altro Stato membro UE (nella specie, Estonia)⁶⁷, dall'altro lato, non possono essere svolte in modo tale da impedire concretamente l'esercizio della libera prestazione di servizi in ambito UE (oggi prevista dall'art. 56 TFUE)⁶⁸.

⁶⁴ Cfr. l'ampia panoramica di M. ORIONE, *L'azione dell'International Transport Workers' Federation (ITF) nelle controversie di lavoro fra armatori ed equipaggi. Profili di giurisprudenza comparata*, in *Dir. mar.*, 1993, 630 ss.

⁶⁵ Cfr. ancora la giurisprudenza citata da M. ORIONE, *L'azione dell'International Transport Workers' Federation (ITF) nelle controversie di lavoro fra armatori ed equipaggi*, cit., spec. 635 ss., nonché ID., *L'intervento dell'ITF nelle controversie di lavoro tra armatori e marittimi stranieri*, in *Dir. mar.*, 1991, 975 ss.

⁶⁶ Per una critica a tali sentenze cfr. *ex multis* M.V. BALLESTRERO, *Le sentenze Viking e Laval: la Corte di Giustizia "bilancia" il diritto di sciopero*, in *Lav. e dir.*, 2008, 389-391, cui adde L. CARBALLO PIÑEIRO, *International Maritime Labour Law*, cit., 243-251, nonché – con specifico riguardo alle problematiche inerenti il cambiamento di bandiera in ambito UE – P. CHAUMETTE, *Reflagging A Vessel In The European Market And Dealing With Transnational Collective Disputes: ITF & Finnish Seamen's Union v. Viking Line*, in *Ocean and Coastal Law Journ.*, 2010, 15, 1 ss.

⁶⁷ Cfr. Corte giust. 11 dicembre 2007, causa C-438/05, *International Transport Workers' Federation, Finnish Seamen's Union contro Viking Line ABP, OÜ Viking Line Eesti*, reperibile sul sito Internet www.curia.eu, ove la Corte ha affermato il principio secondo cui: "l'art. 43 TCE [oggi art. 49 TFUE] deve essere interpretato nel senso che azioni collettive come quelle in esame nella causa principale, finalizzate a indurre un'impresa privata stabilita in un certo Stato membro a sottoscrivere un contratto collettivo di lavoro con un sindacato avente sede nello stesso Stato e ad applicare le clausole previste da tale contratto ai dipendenti di una società controllata da tale impresa e stabilita in un altro Stato membro, costituiscono restrizioni ai sensi dell'articolo in parola. Tali restrizioni possono, in linea di principio, essere giustificate da una ragione imperativa di interesse generale come la tutela dei lavoratori, purché sia accertato che le stesse sono idonee a garantire la realizzazione del legittimo obiettivo perseguito e non vanno al di là di ciò che è necessario per conseguire tale obiettivo".

⁶⁸ Cfr. Corte giust. 18 dicembre 2007, causa C-341/05, *Laval un Partneri Ltd c. Svenska*

Nello stesso senso, è importante ricordare il ruolo svolto dalle c.d. società di *ship-management* e dalle società che si occupano di *manning* nell'elaborazione e conclusione di contratti di lavoro marittimo, redatti sulla base di standard accettati anche dalle componenti sindacali. Tale ruolo è particolarmente rilevante soprattutto con riferimento alla negoziazione di contratti collettivi su base “regionale”: in altri termini e fermo il rilievo della contrattazione collettiva svolta dall'ITF, nel corso del tempo si sono sempre di più sviluppati “mercati regionali” del lavoro marittimo, nell'ambito dei quali la contrattazione collettiva è stata svolta da società di *ship-management* e di *manning*, da una parte, e rappresentanze sindacali di lavoratori marittimi di particolari contesti locali (esempio paradigmatico, lo stato delle Filippine), dall'altra parte. In questi contesti, la insanabile tensione tra l'esigenza di migliorare le condizioni economiche e di imbarco dei marittimi e il rischio di perdere quote del mercato internazionale del lavoro marittimo ha fatto sì che – frequentemente – la negoziazione di tali condizioni fosse per così dire autolimitata, nell'ottica di favorire il risparmio da parte degli armatori di oneri retributivi e previdenziali, e ciò conformemente alla disciplina dello Stato di origine dei marittimi, che ha così assunto il ruolo di fondamentale *back-ground* normativo di questi contratti collettivi⁶⁹.

È così che, in questo contesto, il concetto di “salario minimo” (attualmente oggetto di un vivace dibattito in Italia) è pacificamente accettato, ma in un'ottica per così dire “differenziata”, a seconda del costo

Byggnadsarbetareförbundet, Svenska Byggnadsarbetareförbundets avdelning 1, Byggettan, Svenska Elektrikerförbundet, reperibile sul sito Internet www.curia.eu, ove la Corte ha affermato il principio secondo cui: “gli artt. 49 TCE [oggi art. 56 TFUE] e 3 della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 16 dicembre 1996, 96/71/ CE, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi, devono essere interpretati nel senso che essi ostano a che, in uno Stato membro in cui le condizioni di lavoro e di occupazione relative alle materie di cui all'art. 3, n. 1, primo comma, lett. a)-g), della stessa direttiva sono contenute in norme legislative, ad eccezione dei minimi salariali, un'organizzazione sindacale possa, mediante un'azione collettiva sotto forma di blocco dei cantieri come quella in esame nella causa principale, tentare di costringere un prestatore di servizi stabilito in un altro Stato membro ad avviare con essa una trattativa sulle retribuzioni da pagare ai lavoratori distaccati, nonché a sottoscrivere un contratto collettivo del quale talune clausole stabiliscono, per alcune di tali materie, condizioni più favorevoli di quelle che derivano dalle disposizioni legislative vigenti, mentre altre clausole riguardano materie non previste dall'art. 3 della medesima direttiva”.

⁶⁹ Cfr., per tutti, S.M. CARBONE, *Conflicts de lois en droit maritime*, cit., 193-195. Sul rilievo della legge nazionale dei marittimi quale criterio di collegamento dei contratti di arruolamento v. *retro*, § 2, il testo corrispondente alla nota 30.

della vita e delle necessità concrete dei marittimi, e cioè nel senso che “*il concetto di retribuzione deve necessariamente essere posto in stretta correlazione con il luogo di residenza del marittimo e della propria famiglia ovvero il luogo dove la retribuzione è destinata ad essere ‘spesa’*”. Alla luce di ciò, un certo ammontare che in un Paese appare assolutamente insufficiente a consentire il sostentamento di una persona, nel Paese di origine del marittimo permette il decoroso mantenimento del lavoratore e della propria famiglia”⁷⁰. Tale impostazione era stata in qualche modo anticipata dal d.l. 30 dicembre 1997, n. 457 che ha istituito il registro internazionale italiano⁷¹ e trova oggi conferma anche nella stessa MLC⁷², la quale, peraltro, ribadisce il principio di eguaglianza “sostanziale” relativamente alle prestazioni dei marittimi e alla loro retribuzione, affermando che “*equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin*”⁷³. Insomma, in ambito marittimo il salario minimo è un concetto accettato, ma dipende dal (e varia in funzione del) costo della vita e dalle necessità concrete degli equipaggi, fermo restando che – nel contesto della medesima comunità viaggiante – non possono essere fatte discriminazioni salariali di alcun tipo (il che spiega la circostanza per cui gli equipaggi vengono normalmente – e preferibilmente – assunti “in blocco” da agenzie operanti in specifiche aree geografiche).

6. I principi dell’Unione europea in materia di “social rights” e la disciplina sulla tutela degli equipaggi implementata dalla UE sulla falsariga del diritto uniforme

Sin dalla conferenza intergovernativa del 1992, la Comunità europea ha dato (almeno dichiaratamente) un importante rilievo alla politica sociale, i cui principi fondamentali hanno dapprima trovato una sistemazione all’interno del “*Protocollo sulla politica sociale*”, allegato al Trattato di Maa-

⁷⁰ Così M. ORIONE, *L’azione dell’International Transport Workers’ Federation (ITF) nelle controversie di lavoro fra armatori ed equipaggi*, cit., 633.

⁷¹ Cfr. *retro*, nota 30 e testo corrispondente.

⁷² Cfr. MLC, Guideline B2. 2. 3, punto 2, lett. “b”: “*the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers*”.

⁷³ Così MLC, Guideline B2. 2. 2, punto 4, lett. “a”.

strict e applicabile a tutti gli allora Stati membri ad eccezione del Regno Unito. Con il Trattato di Amsterdam tale protocollo è stato abrogato e quindi integrato alle disposizioni del Titolo XI del Trattato CE, poi trasfuso nel Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)⁷⁴. In tale contesto, le aree di intervento dell'Unione si sono concentrate essenzialmente sui seguenti aspetti: (a) miglioramento dell'ambiente di lavoro per proteggere la sicurezza e la salute dei lavoratori; (b) condizioni di lavoro; (c) informazione e consultazione dei lavoratori; (d) integrazione delle persone escluse dal mercato del lavoro; (e) parità di trattamento tra uomini e donne; (f) misure di incentivazione specificamente mirate a combattere l'emarginazione sociale.

In concreto, l'azione dell'UE, anziché tendere all'armonizzazione della politica sociale “verso l'alto” (ossia mutuando le regole di quegli Stati membri dotati di sistemi più avanzati di *welfare*, come l'Italia, ad esempio), si è limitata a dettare principi di carattere estremamente generale, rimettendo ai singoli Stati membri la determinazione della disciplina applicabile ai lavoratori e fissando all'uopo esclusivamente gli *standard minimi* di protezione, e ciò anche in forza del principio di sussidiarietà. Come evidenziato nel Libro verde della Commissione sulla modernizzazione del diritto del lavoro⁷⁵, tale azione, improntata *ante litteram* sullo “sviluppo sostenibile”, si è focalizzata sulla realizzazione della c.d. *flexicurity*, ossia sulla combinazione tra incremento della flessibilità del lavoro e sistema di regole certe di tutela dei lavoratori, il che ha certamente dato atto anche a fenomeni di

⁷⁴ Come precisato al punto 6 del Preambolo al Pilastro Europeo dei Diritti Sociali del 2017 (reperibile al link <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13129-2017-INIT/it/pdf>), il TFUE “contiene disposizioni che stabiliscono le competenze dell'Unione in relazione, tra l'altro, alla libertà di circolazione dei lavoratori (articoli da 45 a 48), al diritto di stabilimento (articoli da 49 a 55), alla politica sociale (articoli da 151 a 161), alla promozione del dialogo tra datori di lavoro e lavoratori (articolo 154), compresi gli accordi conclusi e attuati a livello dell'Unione (articolo 155), alla parità di retribuzione tra uomini e donne per uno stesso lavoro (articolo 157), al contributo allo sviluppo di un'istruzione di qualità e alla formazione professionale (articoli 165 e 166), all'azione dell'Unione a completamento delle politiche nazionali e per promuovere la cooperazione nel settore della sanità (articolo 168), alla coesione economica, sociale e territoriale (articoli da 174 a 178), all'elaborazione e alla sorveglianza dell'attuazione degli indirizzi di massima per le politiche economiche (articolo 121), alla formulazione e all'esame dell'attuazione degli orientamenti in materia di occupazione (articolo 148) e, più in generale, al ravvicinamento delle legislazioni (articoli da 114 a 117)”.

⁷⁵ Libro verde della Commissione, del 22 novembre 2006, dal titolo “Modernizzare il diritto del lavoro per affrontare le sfide del XXI secolo” [COM(2006) 708].

“mercato delle regole” (e di concorrenza al ribasso) tra i singoli Stati membri attuatori di tale principio⁷⁶.

Il quadro sopra rappresentato non è mutato neppure a valle del recente (e informale) Vertice sociale di Porto del 7 maggio 2021⁷⁷, ove sono stati sostanzialmente ribaditi gli impegni “*high level*” assunti dagli Stati membri a favore degli obiettivi sociali per il 2030, all’uopo dando attuazione al piano presentato dalla Commissione nel marzo 2021 e volto a conseguire i seguenti obiettivi principali:

- un tasso di occupazione di almeno il 78% nell’Unione europea;
- una partecipazione di almeno il 60% degli adulti a corsi di formazione ogni anno;
- la riduzione del numero di persone a rischio di esclusione sociale o povertà di almeno quindici milioni, di cui cinque milioni di bambini.

Si tratta certamente di obiettivi importanti e condivisibili, ma – come già detto – che denotano un approccio dell’Unione europea di “alto livello” e con ricadute che solo indirettamente vengono a toccare il lavoro nautico, andando ad affermare in larga parte principi invero già presenti nella disciplina specifica di settore (per tutti la Convenzione MLC, su cui v. *retro*, § 4).

Non solo. Anche gli *standard minimi* in tema di protezione/tutela dei lavoratori marittimi adottati da parte del diritto UE (precipuamente mediante direttive da trasporre da parte dei singoli Stati membri), in realtà, rappresentano sostanzialmente la implementazione in ambito europeo di standard già fissati a livello internazionale dal diritto materiale uniforme. È così che – ad esempio – la direttiva 2008/106/CE⁷⁸ (da ultimo modificata e rifiuta nella direttiva (UE) 2022/993 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’8 giugno 2022, concernente i requisiti minimi di formazione per

⁷⁶ Cfr. C. ENRICO, *Il lavoro marittimo fra ordinamento comunitario e tutele nazionali*, cit., 476-478, cui adde G.M. BOI, *Il lavoro marittimo: l’armonizzazione delle norme di diritto internazionale, comunitario e nazionale*, in M. COTTONE (a cura di), *Il lavoro nei trasporti. Profili giuridici*, Giuffrè, Milano, 2014, 10 ss.

⁷⁷ Cfr., anche per ulteriori richiami, il seguente link del Consiglio UE: <https://www.consilium.europa.eu/it/meetings/european-council/2021/05/07/social-summit/>.

⁷⁸ Direttiva 2008/106/CE, del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, traspota nell’ordinamento italiano dal d.lgs. 12 maggio 2015, n. 71, recante “*Attuazione della direttiva 2012 /35/UE, che modifica la direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare*”.

la gente di mare⁷⁹, in realtà non è che l’attuazione in ambito UE della Convenzione STCW⁸⁰; inoltre, la direttiva 95/21/CE⁸¹ (successivamente rifiuta e modificata dalla direttiva 2009/16/CE⁸²), che contiene norme per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell’inquinamento, ma anche per le condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi che approdano nei porti UE e navigano nelle acque degli Stati membri, non è altro che l’implementazione di specifiche previsioni di alcune tra le più importanti convenzioni di diritto uniforme marittimo⁸³, nonché del MOU di Parigi⁸⁴; infine, le direttive

⁷⁹ Direttiva (UE) 2022/993 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’8 giugno 2022, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (codificazione).

⁸⁰ Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW 78/95), successivamente modificata durante la Conferenza di Manila del giugno 2010. In argomento cfr. U. LA TORRE, *Equipaggio, comando e determinazione della rotta nella navigazione marittima*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 97 ss.

⁸¹ Direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa “*all’attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell’inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati Membri (controllo dello Stato di approdo)*”, traspuesta nell’ordinamento italiano dal d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271, recante “*Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485*”.

⁸² Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al “*controllo da parte dello Stato di approdo*”, attuata mediante il d.lgs. 24 marzo 2011, n. 53, recante “*Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell’inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri*”.

⁸³ Si tratta, in particolare, di alcuni rilevanti aspetti applicativi delle seguenti convenzioni: (i) convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (LL 66); (ii) convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS 74); (iii) convenzione internazionale per la prevenzione dell’inquinamento causato da navi del 1973 e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78); (iv) convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW 78/95); (v) convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972 (COLREG 72); (vi) convenzione internazionale per la stazzatura delle navi del 1969 (ITC 69); (vii) convenzione concernente le norme minime da osservare sulle navi mercantili del 1976 (ILO n. 147); (viii) convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi del 1992 (CLC 92).

⁸⁴ Memorandum d’intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982 dalle amministrazioni marittime dei principali Stati europei (tra cui l’Italia) e avente a oggetto la costituzione di una struttura di coordinamento

2009/13/CE⁸⁵ e 2018/131/UE⁸⁶ recepiscono accordi conclusi in sede sindacale tra armatori e lavoratori marittimi in merito a rilevanti aspetti applicativi della Convenzione MLC.

7. Il diritto interno del lavoro nautico tra Costituzione, Codice della navigazione, leggi speciali e diritto comune

L'organizzazione della vita di bordo è un aspetto peculiare del diritto della navigazione e ha diretti riflessi sul rapporto di lavoro nautico. In particolare – come è stato efficacemente sottolineato – l'equipaggio è una struttura sociale complessa, regolata secondo il principio della subordinazione, strumentale alla puntuale esecuzione delle disposizioni impartite dai superiori e tale da consentire il conseguimento del buon fine della spedizione, ciò tanto più in situazioni anomale (non del tutto infrequenti in ambito marittimo) e foriere di mettere in concreto pericolo la sicurezza e l'integrità fisica delle persone presenti a bordo⁸⁷.

I profili da ultimo indicati ci riportano al concetto di “comunità viaggiante”⁸⁸, elaborato quale sviluppo organizzativo del c.d. “trasporto autarchico”,

delle attività in materia di controllo dello Stato del porto di approdo (struttura poi implementata sulla base della normativa CE, e poi UE, richiamata nel testo). In argomento cfr. per tutti E. TURCO BULGHERINI, *Port State Control*, cit., 765 ss.

⁸⁵ Direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE.

⁸⁶ Direttiva (UE) 2018/131 del Consiglio, del 23 gennaio 2018, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), volto a modificare la direttiva 2009/13/CE conformemente alle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro l'11 giugno 2014. Di tale direttiva lo Stato italiano non ritiene necessaria la trasposizione (v. il link <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=NIM:281235>).

⁸⁷ Così U. LA TORRE, *Le anomalie nel comando di nave: considerazioni sui casi Segesta Jet e Costa Concordia*, in *Dir. mar.*, 2018, 839. Sull'organizzazione della vita di bordo cfr., senza pretesa di completezza, ID., *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Napoli, 1997, *passim*, ma spec. 18 ss. e 68 ss.; W. D'ALESSIO, *L'organizzazione a bordo della nave*, Padova, 1992, *passim*; L. MENGHINI, *I contratti del lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 201 ss.; A. TORRENTE, *L'impresa e il lavoro nella navigazione*, Vallardi, Milano, 1964, 12.

⁸⁸ Cfr. F.M. DOMINEDÒ, *Introduzione al diritto della navigazione*, Edizioni Italiane,

ossia dell'elemento di fatto (il “*fatto tecnico della navigazione*”) posto da Antonio Scialoja a fondamento della specialità (e – in definitiva – anche dell'autonomia) del diritto della navigazione⁸⁹. La comunità viaggiante è l'espressione sintetica della necessaria solidarietà che caratterizza l'organizzazione della vita di bordo, volta fronteggiare i rischi della navigazione precipuamente quando la nave/la comunità è lontana dalla terraferma e rappresenta un contesto separato da quest'ultima (benché – soprattutto alla luce dell'evoluzione tecnologica e della normativa in tema di sicurezza della navigazione – la nave è di fatto sostanzialmente sempre collegata alla terraferma). Tale contesto, per sue intrinseche caratteristiche, non può essere replicato negli ambiti lavorativi “terrestri” e – pertanto – rende di per sé *diverso* il lavoro nautico dal c.d. lavoro *industriale* e ne giustifica così la specialità⁹⁰.

Quest'ultimo aspetto ha fatto sì che il codice della navigazione abbia conferito alla disciplina del lavoro nautico una spiccata impronta di carattere pubblicistico⁹¹, la quale in certi tratti è venuta persino ad assumere

Roma, 1951, 56 ss.; ID., *Principi di diritto della navigazione*, I, Padova, 1957, 47 ss., cui *adde* – specificamente – R. TRANQUILLI LEALI, *Lineamenti della comunità viaggiante nel diritto della navigazione*, La Tipograph, Roma, 1982, *passim*.

⁸⁹ Cfr. A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, I, 3ª ed., Società Editrice del Foro Italiano, Roma, 1933, 12, secondo il quale: “*le particolari situazioni e le speciali esigenze del traffico marittimo derivano tutte da questo fondamentale elemento di fatto [ossia il trasporto autarchico]. Il rischio della navigazione che accomuna in una formidabile solidarietà di interessi le persone che alla nave hanno affidato i loro beni o la loro vita; la lontananza della nave necessariamente affidata, così per le cose private come per le pubbliche, all'autorità ed alla perizia di un solo, di fronte a ogni evento; questi elementi di fatto, così forti e diversi, è inevitabile che diano alle loro norme regolatrici, di creazione originale o di adattamento, una comune precisa caratteristica impronta*”.

⁹⁰ Cfr. D. GAETA, *Relazione al Convegno di S. Margherita Ligure* (1-3 giugno 1984), in *Il rapporto di lavoro nautico*, cit., 120. Nello stesso senso, più di recente, E. GRAGNOLI, *Il lavoro a bordo delle navi fra tutela della sicurezza e diritto del lavoro*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, I, Giuffrè, Milano, 2007, p. 275 ss., cui *adde* ID., *Il codice della navigazione e la disciplina del lavoro nautico*, relazione presentata al convegno “1942-2022. Gli ottant'anni del codice della navigazione: passato, presente e futuro”, in corso di pubblicazione, spec. il testo corrispondente alla nota 17 (ringrazio l'A. per avermi anticipatamente messo a disposizione il dattiloscritto). Sempre nel senso che le “*particolari esigenze organizzative*” del lavoro nautico connotino quest'ultimo di un innegabile tratto di specialità, cfr. G. BRANCA, *Contratto di arruolamento e lavoro subordinato*, Giuffrè, Milano, 1967, *passim*; ID., *Il lavoro nautico negli anni '80 – Introduzione*, in *Il rapporto di lavoro nautico*, cit., 9 ss., nonché F. SANTONI, *Il rapporto di lavoro del personale navigante*, cit., 305 ss. e spec. 328.

⁹¹ Su questo aspetto v. già A. SCIALOJA, *Per quali ragioni il codice della navigazione deve contenere una disciplina completa del contratto di arruolamento*, in *Studi per la codificazione*

una configurazione di tipo gerarchico-militare, e ciò – precipuamente – al fine di garantire la sicurezza della navigazione⁹². Tale configurazione (riguardante anche l'accesso alla professione di marittimo e alla formazione degli equipaggi⁹³) si innestava, almeno in origine, su un impianto di tutele e di garanzie riconosciute al personale della navigazione che non trovava corrispondenza nel diritto comune e che – sotto quest'ultimo aspetto – rendeva davvero “pionieristico” il lavoro nautico, che vedeva così nella propria autonomia/specialità l'accentuarsi di meccanismi favorevoli al lavoratore⁹⁴.

del diritto della navigazione, III, Società Editrice del Foro Italiano, Roma, 1941, 747, cui adde – tra gli altri – E. SPASIANO, *Contratto di lavoro del personale di volo e contratto di arruolamento marittimo*, in *Variaz. temi dir. lav.*, 1942, I, 268 ss., G. MINERVINI, *Il lavoro nautico*, Cacucci, Bari, 1961, *passim*, S. MEDINA, *Autonomia del diritto della navigazione e lavoro nautico*, in *Trasporti*, 1976, 19, 114 ss., C. CARDILLO, *Il rapporto di lavoro nautico*, Cedam, Padova, 1998, *passim*, e W. D'ALESSIO, *Contratto di lavoro della gente di mare*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, Giuffré, Milano, 2010, 367 ss., nonché, da ultimo, cfr. F.A. QUERCI-S. POLLASTRELLI, *Diritto della navigazione*, 2^a ed., Cedam, Padova, 2023, secondo i quali – in particolare – il rapporto gerarchico (art. 2086 c.c.) e quello disciplinare (art. 2106 c.c.), che si instaurano tra datore di lavoro e lavoratore subordinato, nel lavoro nautico sarebbero attratti nella sfera del diritto pubblico (mentre nel lavoro “terrestre” appartengono invece alla sfera del diritto privato).

⁹² Nella relazione ministeriale al codice della navigazione (n. 79), il personale della navigazione marittima è considerato “*milizia civile*”. Su questo aspetto cfr. per tutti Corte cost. 13 dicembre 1962, n. 124, secondo cui sul lavoratore marittimo graverebbero “*una serie di particolari doveri, tali da fare assimilare lo status del marittimo, limitatamente al periodo dell'imbarco, a quello caratteristico del personale militare o militarizzato*”.

⁹³ Come noto, il presupposto per il legittimo esercizio delle professioni nautiche è l'iscrizione nelle matricole della gente di mare e nei registri del personale addetto ai servizi portuali e del personale tecnico delle costruzioni navali. Tale iscrizione – in estrema sintesi – è subordinata a controlli da parte dell'amministrazione dei trasporti e della navigazione in merito alla sussistenza dei titoli professionali comprovanti la formazione e dei requisiti di carattere fisico e attitudinale. Su questi aspetti v. diffusamente L. MENGhini, *I contratti del lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 151 ss.

⁹⁴ Cfr. F. SANTONI, *Il rapporto di lavoro del personale navigante*, cit., 305-309, nonché S. HERNANDEZ, *Il lavoro nella navigazione tra esigenze di specialità e prospettive di uniformazione alla disciplina comune*, in *Dir. lav.*, 1991, I, 365 ss., e L. MENGhini, *I contratti del lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 14, 20 ss. e 44 ss., ove tale A. invero sottolinea come il codice della navigazione abbia sostanzialmente confermato l'impostazione del codice della marina mercantile del 1865 e del codice di commercio del 1882, i quali “*prevedevano a favore degli arruolati una serie di diritti allora impensabili per i lavoratori comuni*”. E ciò, in particolare, con la previsione di istituti quali, ad esempio, i limiti di cedibilità, sequestrabilità e pignorabilità della retribuzione di cui all'art. 369 c. nav.; i privilegi che assistono i crediti derivanti dal contratto di arruolamento di cui all'art. 552, n. 2, c. nav.; il diritto

Successivamente, però, con l’evolversi del diritto del lavoro comune – segnatamente a seguito dell’entrata in vigore della Costituzione repubblicana dapprima e poi della legge 20 maggio 1970, n. 300, c.d. “Statuto dei lavoratori” – il lavoro nautico ha in parte perso questa posizione di avanguardia e – anzi – è stato interessato da un particolare percorso di “decodificazione”⁹⁵, che lo ha riguardato attraverso la tendenza alla “smilitarizzazione” dello stesso (limitando così le estremizzazioni del principio gerarchico contenute nel codice della navigazione, nonché gli importanti accenti pubblicistici della relativa disciplina) e attraverso una riconsiderazione del bilanciamento tra esigenze di sicurezza della navigazione (in origine sempre prevalenti) ed esigenze di tutela del lavoratore (sempre più poste al centro della disciplina), il che ha condotto a valorizzare soprattutto le istanze di parità fra il lavoratore marittimo (e aeronautico) e il lavoratore “comune”⁹⁶.

La (parziale) assimilazione del lavoro nautico al lavoro terrestre è, tra l’altro, avvenuta con l’estensione anche al lavoro nautico dei principi del diritto del lavoro “comune” e, segnatamente, dei principi contenuti nello Statuto dei Lavoratori, ad opera della giurisprudenza e, in particolare, di alcune fondamentali pronunce della Corte costituzionale. Tali pronunce – anche nei casi in cui hanno dichiarato infondate alcune questioni di legittimità costituzionale inerenti alle norme del codice della navigazione – hanno “aperto” il sistema del lavoro nautico nel senso sopra indicato, avvi-

di rimanere a bordo della nave sino al completo pagamento delle somme dovute di cui all’art. 350 c. nav.; il diritto di cura e di rimpatrio di cui agli artt. 356 e 363 ss. c. nav. Nello stesso senso v. l’ampia ricostruzione storica di B. BALLETTI, *Linee di tendenza della normativa sul lavoro nautico*, in *Il rapporto di lavoro nautico*, cit., 61 ss. e, più di recente, A. MARCIANO, *Il lavoro nautico tra specialità del lavoro e diritto comune*, in *Arg. dir. lav.*, 2022, 653 ss. In generale, sul ruolo “pionieristico” del diritto della navigazione cfr. T. ASCARELLI, *Recensione a LEFEBVRE D’OVIDIO-PESCATORE, Manuale di diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 950, I, 159.

⁹⁵ Sul punto sia consentito rinviare ad A. LA MATTINA, *Codice della navigazione e leggi speciali: tra ricodificazione e possibili revisioni*, cit., 248.

⁹⁶ Cfr. M. COMENALE PINTO, *Il contratto di arruolamento nel diritto della navigazione*, cit., 280, il quale opportunamente richiama sul punto B. BALLETTI, *Potere di recesso e garanzia di stabilità nel rapporto di lavoro nautico*, Jovene, Napoli, 1985, 16 e 188, cui adde C. ENRICO, *Studio sulle fonti del lavoro marittimo*, in *Dir. mar.*, 1986, 64 ss. e, più di recente, EAD., *Il lavoro marittimo fra ordinamento comunitario e tutele nazionali*, cit., 475 ss., nonché E. GRAGNOLI, *Il lavoro a bordo delle navi fra tutela della sicurezza e diritto del lavoro*, loc. cit.; ID., *Il codice della navigazione e la disciplina del lavoro nautico*, loc. cit. e A. ZAMPONE, *Principio di eguaglianza e diritto della navigazione*, in *Riv. it. sc. giur.*, 2023, 14, 329 ss.

cinandone la disciplina a quella del lavoro “comune” a discapito di quella prevista dal codice e dalla legislazione speciale della navigazione⁹⁷. Senza entrare nel dettaglio, questi interventi giurisprudenziali non hanno comunque fatto perdere centralità al “momento pubblicistico” del lavoro nautico, ma ne hanno differentemente connotato il rilievo applicativo, trasformandolo da principio guida rivolto all’esclusiva tutela della sicurezza della navigazione a mezzo per estendere la disciplina di diritto comune al lavoro nautico nel precipuo interesse dei lavoratori⁹⁸.

Non solo. Nell’estendere la disciplina del lavoro “comune” al lavoro nautico, la giurisprudenza della Corte costituzionale ha sempre tenuto in ampia considerazione le esigenze particolari (*rectius*, la specialità) del lavoro nautico⁹⁹, operando quello che è stato correttamente definito come un

⁹⁷ Cfr. Corte cost. 28 dicembre 1962, n. 124, in *Dir. mar.*, 1962, 522 (in tema di diritto di sciopero dei lavoratori nautici); Corte cost. 19 febbraio 1976, n. 29, in *Foro it.*, 1976, I, 508 e Corte cost. 20 aprile 1977, n. 66, *ivi*, 1977, I, 1031 (in tema di estensione del processo del lavoro ai rapporti di lavoro nautico); Corte cost. 19 gennaio 1982, n. 23, in *Dir. mar.*, 1984, 53 (in tema di riposo settimanale); Corte cost. 2 marzo 1987, n. 63, cit. (in tema di corresponsione dell’indennità di anzianità ai lavoratori nautici anche in caso di licenziamento per causa del lavoratore); Corte cost. 3 aprile 1987, n. 96, *ivi*, 836 (in tema di licenziamento *ad nutum* e di estensione ai lavoratori marittimi delle previsioni di cui all’art. 35, comma 3, della legge 20 maggio 1970, n. 300, c.d. “Statuto dei lavoratori”); Corte cost. 23 luglio 1991, n. 364, in *Foro it.*, 1991, I, 2609 e Corte cost. 31 gennaio 1991, n. 41, in *Dir. mar.*, 1991, 679 (entrambe in tema di estensione ai lavoratori marittimi delle previsioni di cui all’art. 7 dello Statuto dei lavoratori relative alla irrogazione di sanzioni disciplinari); Corte cost. 10 marzo 1994, n. 80, *ivi*, 1995, 979 (in tema di trasformazione dei rapporti a tempo determinato in rapporti a tempo indeterminato); Corte cost. 15 marzo 1996, n. 72, in *Dir. trasp.*, 1997, 109 (in tema di sequestrabilità e pignorabilità delle retribuzioni del personale nautico); Corte cost. 15 novembre 2006, n. 354, in *Giur. cost.*, 2006, 3742 (in tema di decorrenza della prescrizione dei crediti del personale navigante).

⁹⁸ Cfr. C. ENRICO, *Studio sulle fonti del lavoro marittimo*, cit., 64 e 68, ove viene correttamente precisato che “*tuttavia l’autonomia tradizionale del lavoro marittimo [e la conseguente disciplina speciale dello stesso] permane per gli aspetti in cui la sicurezza della navigazione prevale sulla tutela individuale del lavoratore*”. In argomento cfr. altresì B. BALLETTI, *La stabilità dei lavoratori marittimi dopo il nuovo corso della Corte Costituzionale in materia di lavoro nautico*, in E. TURCO BULGHERINI (a cura di), *Studi in onore di Antonio Lefebvre d’Ovidio in occasione dei cinquant’anni del codice della navigazione*, I, Giuffrè, Milano, 1995, 91 ss.

⁹⁹ Cfr. per tutte Corte cost. 10 marzo 1994, n. 80, cit., la quale, anche richiamando le pronunce della stessa Corte cost. 31 gennaio 1991, n. 41 e 26 marzo 1987, n. 96, entrambe citate, ha affermato che “*talune delle peculiarità del lavoro a bordo hanno perduto progressivamente rilievo per l’avanzamento della tecnica, accompagnato dall’intensificarsi delle previsioni a tutela del lavoratore a bordo; che la parità (di trattamento) del lavoratore marittimo,*

test di "ragionevolezza" tra l'interesse alla salvaguardia della spedizione marittima e la tutela dei lavoratori¹⁰⁰. Al riguardo è certamente il caso di ricordare le importanti pronunce della Corte sulla disciplina delle sanzioni disciplinari¹⁰¹ e del riposo settimanale¹⁰² e sull'esercizio del diritto di sciopero¹⁰³.

In proposito, si consideri quanto segue. Da una parte, l'impostazione della Corte costituzionale è coerente con una ricostruzione del diritto della navigazione come sistema "aperto" e "permeabile" al diritto comune, e ciò nell'ottica di rispondere più appropriatamente al cambiamento dei tempi e agli sviluppi dei traffici commerciali¹⁰⁴, in particolar modo in presenza di lacune del sistema (che è – per sua natura – incompleto e "frammentario"¹⁰⁵), ma sempre in coerenza con i principi propri del sistema stesso e con le altre norme di diritto della navigazione che concorrono a regolare l'istituto o il rapporto in questione¹⁰⁶. Dall'altra parte, questa impostazione trova importanti riscontri applicativi dai quali risulta evidente come le peculiarità del lavoro nautico non possono non riflettersi sulla disciplina del rapporto. A questo ultimo riguardo mi sembra sufficiente invocare due esempi, l'uno inerente agli equipaggi, l'altro riguardante il lavoro portuale (che, pur avendo natura e peculiarità che lo distinguono dal lavoro della gente di mare, condivide con quest'ultimo i profili di specialità nel rapporto con il lavoro terrestre¹⁰⁷).

rispetto a quello comune, va sempre perseguita, salvo che esistano (e prevalgano) esigenze diverse che giustificano la differenziazione di tutela".

¹⁰⁰ Cfr. S.M. CARBONE, *Specialità della disciplina del lavoro nautico, principi di diritto comune e contrattazione collettiva*, cit., 495-497.

¹⁰¹ Cfr. Corte cost., 23 luglio 1991, n. 364, cit.

¹⁰² Cfr. Corte cost., 19 gennaio 1982, n. 23, cit.

¹⁰³ Cfr. Corte cost., 28 dicembre 1962, n. 124, cit.

¹⁰⁴ Sul punto sia consentito rinviare ad A. LA MATTINA, *Codice della navigazione e leggi speciali: tra ricodificazione e possibili revisioni*, cit., 243-244.

¹⁰⁵ Cfr. D. GAETA, voce *Diritto della navigazione*, in *Enc. dir.*, vol. XII, Milano, 1964, 1081.

¹⁰⁶ Cfr. L. MENGHINI, *I contratti del lavoro nel diritto della navigazione*, cit., 70-76 e spec. 74.

¹⁰⁷ Non si vuole, in altri termini, aderire all'impostazione di B. BALLETTI, *Rilevanza e tipicità del contratto di arruolamento*, Napoli, 1980, 9 ss., secondo cui il rapporto di arruolamento della gente di mare (e di lavoro del personale di volo) sarebbe assimilabile al rapporto di lavoro portuale, di pilotaggio e del caposcalo. Per una attenta critica a tale tesi (invero rimasta isolata) cfr. per tutti D. GAETA, *Rilevanza e tipicità del contratto di arruolamento*, in *Riv. giur. lav.*, 1981, I, 165 ss.

1° esempio. Gli specifici interventi volti a favorire il rimpatrio degli equipaggi nel contesto della pandemia Covid-19 sono stati necessari per chiarire, da parte dello stesso Segretario Generale delle Nazioni Unite, la natura di “*key workers*”/“*essential workers*” dei marittimi¹⁰⁸ e per apprestare strumenti di tutela effettiva in deroga alla disciplina del lavoro “terrestre”, principalmente attraverso strumenti di *soft law*, segnatamente circolari dell’ILO e dell’IMO, sul piano internazionale, e attraverso decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sul piano interno¹⁰⁹. Il rimpatrio degli equipaggi è da sempre stato un tema rilevante da un punto di vista pratico e caratterizzante la normativa di diritto della navigazione sin dal codice del 1942¹¹⁰, ma ha assunto una drammatica connotazione e urgenza applicativa durante la recente pandemia, con risvolti assolutamente peculiari e non gestibili attraverso la normativa generale applicabile ai lavoratori “terrestri”. In tale contesto si è resa ancora più evidente la necessità di approntare rimedi specifici volti a fornire strumenti di tutela relativamente a una situazione non contemplata dal diritto del lavoro “terrestre”, stanti le peculiari caratteristiche della vita di bordo e delle modalità attuative della prestazione lavorativa ivi svolta.

2° esempio. La fornitura di manodopera all’interno dei porti è retta da un assetto *sui generis*, che non può essere compreso senza tenere presenti le origini storiche del lavoro portuale e le dinamiche organizzative delle imprese che operano nel porto¹¹¹. Nel senso da ultimo indicato – e in

¹⁰⁸ Cfr. UNITED NATIONS SECRETARY-GENERAL, *Statement attributable to the Spokesman for the Secretary-general on the repatriation of seafarers*, New York, 12 June 2020, reperibile al link <https://www.un.org/sg/en/content/sg/statement/2020-06-12/statement-attributable-to-the-spokesman-for-the-secretary-general-the-repatriation-of-seafarers>.

¹⁰⁹ In argomento cfr., anche per ulteriori riferimenti, A. LEANDRO, *La gestione dei marittimi e dei passeggeri di fronte alla chiusura dei porti causa COVID-19*, relazione al teleseminario dell’Associazione Italiana di Diritto Marittimo – AIDIM, *COVID-19 e Diritto Marittimo*, 20 giugno 2020, reperibile sul sito Internet www.aidim.org; F. MUNARI, *Pandemic and port operations in the EU: a legal analysis*, in *Dir. mar.*, 2021, 314-317; B. PAUKSZTAT-M. GRECH-M. KITADA-R. JENSEN, *Seafarers’ experiences during the COVID-19 pandemic: Report*, in *The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University*, 2020, 12 ss.

¹¹⁰ Cfr. A. TORRENTE, *L’impresa e il lavoro nella navigazione*, cit., 86-88.

¹¹¹ Su questi aspetti cfr. – senza pretesa di completezza – M. BARBIERI, voce *Lavoro portuale*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, vol. VIII, Torino, 1992, 449 ss.; C. BRUSCO, *Cronache del Porto di Genova*, in *Foro it.*, 1987, III, 341 ss.; ID., *La riforma del lavoro portuale e la normativa comunitaria*, ivi, 1998, IV, 196 ss.; S.M. CARBONE, *Compagnie vecchie e nuove*, in *Dir. mar.*, 1988, 235 ss.; G. D’ASTE, *Il lavoro portuale temporaneo ai sensi dell’art. 17*

estrema sintesi – è opportuno ricordare che nell’originaria impostazione del codice della navigazione il lavoro portuale rappresentava un monopolio affidato in via esclusiva alle c.d. compagnie e gruppi portuali di cui all’art. 110 c. nav. (oggi abrogato) in virtù della c.d. «riserva di lavoro» di cui all’art. 111, ultimo comma, c. nav. (anch’esso oggi abrogato): in altri termini, in ciascun porto vi era l’obbligo che le operazioni di caricazione e scaricazione delle merci dalle navi venissero effettuate dalle maestranze costituite in compagnie e gruppi portuali, senza quindi la possibilità per le imprese portuali di operare tramite proprio personale. Come noto, tale assetto è stato scardinato dalla giurisprudenza comunitaria prima¹¹² e dall’entrata in vigore della legge 28 gennaio 1994, n. 84 recante “*Riordino della legislazione in materia portuale*”, la quale – tra l’altro – ha abrogato la predetta riserva di lavoro portuale in favore delle compagnie e dei gruppi e ha profondamente modificato l’organizzazione delle operazioni portuali¹¹³. Oggi – anche a seguito di ulteriori interventi di revisione della legge n. 84/1994 – le ex compagnie e gruppi portuali svolgono in alcuni tra i maggiori porti italiani un insostituibile ruolo di fornitori di manodopera temporanea, consentendo alle imprese portuali e ai terminalisti di poter strutturare il proprio organico massimizzando l’efficienza (e la specializzazione)

della legge 84/94. *Analisi e temi di riflessione*, in *Quad. port.*, 2011, 5 ss.; U. FRAGOLA, *L’ordinamento corporativo del lavoro portuale e le compagnie delle maestranze*, in *Riv. dir. nav.*, 1938, I, 36 ss.; F. LAURIA, *Le compagnie portuali nel diritto interno e comunitario*, Giuffrè, Milano, 1981, *passim*; G. LOMBARDI, *La disciplina giuridica del lavoro portuale*, Genova, 1983, *passim*; E. MINALE COSTA, *Il diritto del lavoro nei porti*, Giappichelli, Torino, 2000, 3 ss.; F.A. QUERCI, *Il lavoro portuale*, Giuffrè, Milano, 1972, *passim*; G. TARELLO, *Natura giuridica delle compagnie portuali nella distinzione tra ente pubblico ed ente privato*, in *Dir. mart.*, 1958, 454 ss.; C. TINCANI, *Lavoro portuale e contratto collettivo unico di riferimento*, in *Lav. giur.*, 2007, 1016 ss.; EAD., *La nuova disciplina del lavoro portuale*, in F. CARINCI-M. MISCIONE (a cura di), *Il Collegato lavoro 2008*, Ipsoa, Milano, 2008, 371 ss., cui *adde*, da ultimo, S. COSTANTINI, *Il lavoro portuale: problemi del passato e sfide del futuro*, in *Dir. mar.*, 2019, 25 ss.

¹¹² Cfr. Corte di Giustizia 10 dicembre 1991, causa C-179/90, *Siderurgica Gabrielli c. Mercati Convenzionali Porto di Genova*, in *Dir. mar.*, 1991, 1128.

¹¹³ Cfr. *ex multis* S.M. CARBONE-F. MUNARI, *La disciplina dei porti tra diritto comunitario e diritto interno*, Giuffrè, Milano, 2006, *passim*, ma spec. 28 ss.; ID., *I porti italiani e l’Europa*, FrancoAngeli, Milano, 2019, *passim*, ma spec. 40 ss.; D. MARESCA, *La disciplina giuridica delle infrastrutture portuali*, Giappichelli, Torino, 2012, *passim*; M. MARESCA, *La regolazione dei porti tra diritto interno e comunitario*, Giappichelli, Torino, 2001, *passim*; G. SCIUTTO (a cura di), *I porti italiani e la sfida dei mercati*, Edizioni Sciro, Genova, 2002, *passim*; G. TACCOGNA, *Le operazioni portuali nel nuovo diritto pubblico dell’economia*, Giuffrè, Milano, 2000, *passim*.

e senza necessariamente dover soddisfare una domanda potenzialmente fluttuante e largamente soggetta a picchi di traffico. E ciò attraverso la “*disciplina speciale*” di cui all’art. 17, legge n. 84/1994¹¹⁴, la quale, pur non senza alcune contraddizioni, oltre a fissare una serie di deroghe rispetto alla disciplina generale in materia di fornitura del lavoro temporaneo di cui alla legge 24 giugno 1997, n. 196, ha previsto – avuto particolare riguardo al contesto economico in cui il lavoro portuale si svolge¹¹⁵ – non solo trattamenti normativi ed economici minimi uniformi a livello nazionale per i lavoratori portuali, dando ampio rilievo alla contrattazione collettiva in materia¹¹⁶, ma anche particolari strumenti volti a indennizzare i lavoratori portuali per mancati avviamenti dovuti ai cali di traffico¹¹⁷, nonché volti a

¹¹⁴ In senso critico rispetto alla “specialità” della disciplina in esame cfr. S. COSTANTINI, *Il lavoro portuale: problemi del passato e sfide del futuro*, cit., 38-39, il quale, peraltro, con riguardo alla “clausola sociale” di cui all’art. 17, comma 3, legge n. 84/1994 riconosce implicitamente i caratteri di specialità della stessa disciplina (*ivi*, 46-47), così come – in conclusione del lavoro – sui temi della salute e sicurezza, degli ammortizzatori sociali e della disciplina degli “organici funzionali” (*ivi*, 54 ss.).

¹¹⁵ Cfr. S.M. CARBONE-F. MUNARI, *I porti italiani e l'Europa*, cit., 221, i quali correttamente sottolineano il carattere ciclico delle crisi del lavoro portuale, legato principalmente (i) al calo dei traffici, (ii) alla progressiva automazione del lavoro portuale e (iii) all’erosione degli spazi domanda della manodopera portuale per effetto della c.d. autoproduzione di talune operazioni portuali ad opera delle compagnie armatoriali.

¹¹⁶ Cfr. l’art. 17, comma 13, legge n. 84/1994, il quale dispone: “le [Autorità di sistema portuale], o, laddove non istituite, le autorità marittime, inseriscono negli atti di autorizzazione di cui al presente articolo, nonché in quelli previsti dall’articolo 16 e negli atti di concessione di cui all’articolo 18, disposizioni volte a garantire un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile ai lavoratori e ai soci lavoratori di cooperative dei soggetti di cui al presente articolo e agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera b). Detto trattamento minimo non può essere inferiore a quello risultante dal vigente contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, e suoi successivi rinnovi, stipulato dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori, comparativamente più rappresentative a livello nazionale, dalle associazioni nazionali di categoria più rappresentative delle imprese portuali di cui ai sopracitati articoli e dall’Associazione porti italiani (Assoporti)”.

¹¹⁷ Cfr. l’art. 17, comma 15, legge n. 84/1994, il quale dispone: “per l’anno 2008 ai lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese e agenzie di cui ai commi 2 e 5 e per i lavoratori delle società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali ai sensi dell’articolo 21, comma 1, lettera b), è riconosciuta un’indennità pari a un ventiseiesimo del trattamento massimo mensile d’integrazione salariale straordinaria previsto dalle vigenti disposizioni, nonché la relativa contribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare, per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, nonché per le giornate di mancato avviamento al lavoro che coincidano, in base al programma, con le giornate definite festive, durante le quali il lavoratore sia risul-

sostenere il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa fornitrice di lavoro temporaneo e a finanziare interventi per ristabilire gli equilibri patrimoniali della predetta impresa ¹¹⁸.

8. Conclusioni

Gli esempi da ultimo riportati bene evidenziano non solo la necessità per il lavoro nautico di avere una disciplina effettivamente speciale e derogatoria rispetto a quella del lavoro terrestre, ma anche la necessità che tale disciplina mantenga (come del resto nell'impostazione che il codice della navigazione aveva originariamente dato alla materia) una importante compenetrazione tra elementi di carattere privatistico ed elementi di carattere pubblicistico, e ciò non per sottrarre tutela al lavoratore, ma proprio per meglio soddisfare le esigenze di protezione del lavoratore stesso di fronte alle particolarità del contesto (anche di mercato) ove questi e l'organizzazione che lo impiega operano.

È a questo punto possibile provare a svolgere alcune sintetiche considerazioni conclusive.

Il lavoro nautico è un importante laboratorio di indagine del diritto della navigazione in quanto, in primo luogo, conferma la ricostruzione della

tato disponibile. Detta indennità è riconosciuta per un numero di giornate di mancato avviamento al lavoro pari alla differenza tra il numero massimo di 26 giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ciascun mese, incrementato del numero delle giornate di ferie, malattia, infortunio, permesso e indisponibilità. L'erogazione dei trattamenti di cui al presente comma da parte dell'Istituto nazionale della previdenza sociale è subordinata all'acquisizione degli elenchi recanti il numero, distinto per ciascuna impresa o agenzia, delle giornate di mancato avviamento al lavoro predisposti dal Ministero dei trasporti in base agli accertamenti effettuati in sede locale dalle competenti [Autorità di sistema portuale] o, laddove non istituite, dalle autorità marittime".

¹¹⁸Cfr. l'art. 17, comma 15-bis, legge n. 84/1994, il quale dispone: "al fine di sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera, l'Autorità di sistema portuale può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate ed imbarcate, al finanziamento della formazione, del ricollocamento del personale, ivi incluso il reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni, e delle misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori dell'impresa o dell'agenzia di cui al presente articolo. Al fine di evitare grave pregiudizio all'operatività del porto, le Autorità di sistema portuale possono finanziare interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera nell'ambito di piani di risanamento approvati dall'Autorità stessa".

materia quale “poli-sistema” dove il mercato di riferimento è globale e la disciplina applicabile presuppone necessariamente il combinarsi di una pluralità di fonti (di origine internazionale, UE, interna), e ciò con ampio rilievo anche per la prassi degli operatori (incarnata in questo caso dalla contrattazione collettiva elaborata in sede internazionale e – sulla scorta dell’art. 35 St. lav. – anche in sede nazionale). In secondo luogo, la ricostruzione della disciplina del lavoro nautico rispecchia in maniera assai fedele la tensione tra la specialità/autonomia del sistema del diritto della navigazione e la necessità di apertura del sistema stesso al diritto comune, pur tenendo presenti quelle peculiarità della materia che soltanto attraverso una disciplina speciale possono essere adeguatamente tutelate.

A questo ultimo riguardo preme altresì sottolineare che, se è ben vero che soprattutto a partire dagli anni '70 del secolo appena trascorso è innegabile che il lavoro nautico abbia perso quel ruolo di “pioniere” della materia che lo aveva caratterizzato in origine rispetto al lavoro “comune”¹¹⁹, è altresì vero che alcuni istituti caratteristici e alcune recenti evoluzioni evidenziano una spinta innovativa tale da conferire alla materia un rilievo per alcuni aspetti preminente per futuri sviluppi di portata più generale. E in proposito mi pare sufficiente richiamare, da un lato, il tema del salario minimo (accolto per gli equipaggi dalla MLC¹²⁰ e recepito anche nell’ambito del lavoro portuale dall’art. 17 della legge n. 84/1994¹²¹), il quale è declinato in maniera diversificata a seconda del costo della vita rilevante per gli equipaggi secondo un modello che richiama quello delle c.d. gabbie salariali, che – come noto – potrebbe tornare di attualità nel nostro ordinamento del lavoro ove tale tema è attualmente al centro del dibattito politico¹²²; dall’altro lato, la circostanza che il dogma della stabilità del rapporto di lavoro sia venuto meno anche nell’ambito del lavoro “comune” (a partire dalla stagione di riforme iniziata con la legge 28 giugno 2012, n. 92, c.d. “legge Fornero”, e proseguita con la delega di cui alla legge 10 dicembre 2014, n. 183, c.d. “Jobs Act”, e con i relativi decreti legislativi attuativi), è indicativa di un qualche “avvicinamento” del diritto comune verso uno degli aspetti più caratteristici del lavoro nautico, legato ai già ricordati

¹¹⁹ V. *retro*, § 7, specialmente il testo corrispondente alle note 93-94.

¹²⁰ V. *retro*, nota 70 e testo corrispondente.

¹²¹ V. *retro*, note 116 e 117 e testo corrispondente.

¹²² Per una rassegna delle posizioni sul tema delle c.d. “gabbie salariali” cfr., anche per ulteriori riferimenti, C. DE MARCHIS, *Retribuzione sufficiente e “gabbie salariali”*, in *Dir. lav.*, 1994, 146 ss.

aspetti organizzativi della comunità viaggiante¹²³, e ciò anche a prescindere dalle incertezze in materia ben evidenziate dai ripetuti e significativi interventi della Corte costituzionale¹²⁴.

Non solo. Riallacciandosi alla illuminante Enciclica di Papa Francesco citata in epigrafe del presente lavoro, è oggi più che mai chiaro che “*o ci salviamo tutti o nessuno si salva*”¹²⁵. In questo senso la comunità viaggiante incarna perfettamente un modello di organizzazione sociale dove *tutto si tiene* e dove la tutela dell’individuo è necessariamente collegata alla sicurezza della comunità nel proprio insieme, con una impronta solidaristica, la quale, particolarmente nel contesto della pandemia Covid-19¹²⁶, mi ha suggerito, sotto un profilo più generale, che tale modello possa rappresentare un paradigma espressivo di rinnovati valori etici comuni¹²⁷.

Quanto da ultimo indicato pare evidente laddove si consideri: (i) la regolazione del lavoro nautico in chiave uniforme attraverso standard di tutela minimi validi internazionalmente, ma che tengono comunque in considerazione le particolarità degli specifici contesti sociali e geografici, in tal modo appropriatamente disciplinando la dimensione internazionale di questo fenomeno e così gestendo gli aspetti più deteriori del relativo pro-

¹²³ Sul punto cfr. per tutti M. COMENALE PINTO, *Il contratto di arruolamento nel diritto della navigazione*, cit., 277, il quale nello stesso senso sottolinea altresì come la disciplina italiana del lavoro nautico a tempo determinato non è stata considerata illegittima dalla Corte di Giustizia (v. sent. 3 luglio 2014, cause C-362/13, C-363/13, C-407/13, *Fiamingo e altri c. RFI S. p. A.*, reperibile sul sito Internet www.curia.eu). Esprimeva invece dubbi circa una possibile illegittimità della predetta disciplina B. PORZIO, *I contratti a termine nel lavoro nautico: diritto speciale o diritto comune? Le ordinanze interlocutorie Cass. Sez. Lavoro 20 giugno 2013 n. 15560 e n. 15561 e 9 luglio 2013 n. 16980*, in *Dir. mar.*, 2014, 68 ss.

¹²⁴ Cfr. Corte cost. 22 luglio 2022, n. 183; Corte cost. 8 novembre 2018 n. 194; e, da ultimo, Corte cost. 22 gennaio 2024, n. 7, tutte reperibili sul sito della Corte www.cortecostituzionale.it.

¹²⁵ Cfr. PAPA FRANCESCO, *Lettera Enciclica “Fratelli tutti”*, § 137.

¹²⁶ Sui rimedi specificamente predisposti per favorire il rimpatrio degli equipaggi durante la pandemia Covid-19, v. *retro*, il testo corrispondente alle note da 108 a 110.

¹²⁷ Su questi aspetti sia consentito rinviare ad A. LA MATTINA, *Compensare i danni come prevede la legge del mare*, in *Il Secolo XIX*, 27 ottobre 2020, prima pagina e p. 11, ove – in larga parte provocatoriamente – richiamavo l’istituto dell’avaria generale (e il suo fondamento nei sacrifici posti in essere per la salvezza della comunità viaggiante nel suo complesso) quale strumento di compensazione in favore delle attività rimaste ferme durante i *lock-down* imposti dai governi durante la pandemia Covid-19. Più in generale, per alcune riflessioni sugli “insegnamenti” che si sono potuti trarre dalla predetta pandemia, cfr., per tutti E. MORIN, *Cambiamo strada – Le quindici lezioni del Coronavirus*, Milano, 2020, *passim*.

cesso di globalizzazione¹²⁸, (ii) l'organizzazione del lavoro nautico, che è strutturalmente caratterizzata da elementi di carattere pubblicistico, volti *non solo* a disciplinare l'accesso al lavoro e la sicurezza della comunità viaggiante nel suo complesso, *ma anche* a tutelare l'efficienza del sistema e dei suoi *stakeholders* (anche attraverso forme di intervento dello Stato nell'economia) e (iii) il recente "avvicinamento" fra il regime del diritto comune del lavoro e il regime speciale del lavoro nautico.

Per tutti questi profili (e per le più ampie considerazioni che precedono) credo che si possa oggi parlare di un rinnovato ruolo "pionieristico" del lavoro nautico.

¹²⁸ Sulla globalizzazione quale fenomeno "*tutto capitalistico*" ed espressivo dell'egemonia della dimensione tecnico-economica del lavoro-dipendente-*alienato* (in contrapposizione alla dimensione etico-politica del lavoro intellettuale/dello *spirito*) cfr. M. CACCIA-RI, *Il lavoro dello spirito*, cit., *passim*, ma spec. 15, 18 ss. e 86 ss.

LA NORMATIVA ESCLUSIVA DELLA DISCIPLINA DEL LAVORO NAUTICO

Stefano Pollastrelli *

1. Il lavoro nautico nel codice della navigazione

La prestazione dell'attività lavorativa a bordo della nave e dell'aeromobile ha luogo in base a contratto di lavoro subordinato di natura privatistica che è denominato contratto di arruolamento per le navi marittime e contratto di lavoro del personale di volo per gli aeromobili¹.

Trattasi, cioè, di contratti caratterizzati dallo scambio tra prestazione dell'attività lavorativa e retribuzione, aventi, tuttavia, una fisionomia peculiare data dalla circostanza che i contratti di lavoro nautico si inseriscono nella particolare organizzazione di bordo², costituita dalla nave o dall'aeromobile, la quale, in funzione della sicurezza della navigazione, attrae nella sfera del diritto pubblico il rapporto gerarchico (art. 2086 c.c.) e quello disciplinare (art. 2106 c.c.), correnti normalmente tra datore di lavoro e prestatore di opera nel lavoro subordinato, rapporti che, nel contratto di lavoro di diritto comune, appartengono invece alla sfera del diritto privato.

La notevole presenza degli interessi pubblici nel lavoro nautico e il particolare ambiente in cui si esplicano le attività lavorative del personale navigante hanno giustificato la scelta del legislatore del Codice della navigazione di dettare una disciplina normativa autonoma e pressoché autosufficiente rispetto a quella di diritto comune³.

* Professore ordinario di Diritto della navigazione – Università degli Studi di Macerata.

¹ Sulla disciplina dei contratti di lavoro nautico, cfr. F.A. QUERCI-S. POLLASTRELLI, *Diritto della navigazione*, Cedam, Padova, 2023, 371 ss.

² Cfr. W. D'ALESSIO, *L'organizzazione a bordo della nave*, Cedam, Padova, 1992.

³ Cfr. A. SCIALOJA, *Per quali ragioni il Codice della navigazione deve contenere una disci-*

Difatti, il Codice della navigazione mantiene una disciplina separata, parallela sul lavoro marittimo e aeronautico rispetto a quella del Codice civile⁴; tale disciplina è stata considerata per periodi successivi all'emanazione del Codice della navigazione una disciplina organica che rispondeva adeguatamente alle esigenze tipiche delle prestazioni lavorative a bordo delle navi e dell'aeromobile⁵.

La specialità della disciplina del rapporto di lavoro nautico veniva colta dalla presenza di peculiari caratteri racchiusi nel concetto di rilevanza degli interessi pubblici del lavoro nautico, quali: il particolare ambiente in cui si esplicano le attività lavorative del personale navigante; l'esigenza di garantire la sicurezza della navigazione; la necessità di una organizzazione di bordo avente una peculiare fisionomia attraverso la composizione e formazione dell'equipaggio e il mantenimento del rapporto fiduciario del personale nautico⁶.

La specialità veniva confermata dall'art. 35, comma 3, legge 20 maggio 1970, n. 300 (c.d. "Statuto dei lavoratori") che rimette alla contrattazione collettiva di provvedere ad applicare i principi di tale legge al personale navigante, dichiarato costituzionalmente illegittimo nella parte in cui non prevede la diretta applicabilità dell'art. 18 della medesima fonte normati-

plina completa dell'arruolamento, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, III, Società editrice del Foro italiano, Roma, 1941, 743 ss.; E. SPASIANO, *Contratto di lavoro del personale di volo e contratto di arruolamento marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1942, I, 268 ss.

⁴Cfr., *ex multis*, A. TORRENTE, *I contratti di lavoro della navigazione*, Giuffrè, Milano, 1948; G. MINERVINI, *Il lavoro nautico*, Cacucci, Bari, 1961; B. BALLETTI, *Il rapporto di lavoro nautico*, Jovene, Napoli, 1967; G. BRANCA, *Il contratto della gente dell'aria*, Giuffrè, Milano, 1971; D. GAETA, *Il lavoro della gente dell'aria*, Giuffrè, Milano, 1984; C. ENRICO LUCIFREDI, *Il contratto di arruolamento*, Cedam, Padova, 1990; F. SANTONI, *Il rapporto di lavoro del personale navigante*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, a cura di L. TULLIO-M. DEIANA, Isdit, Cagliari, 1993, 305 ss.; L. MENGhini, *I contratti di lavoro nel diritto della navigazione*, Giuffrè, Milano, 1996; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, IV, Giuffrè, Milano, 1999; E. GRAGNOLI, *Il rapporto di lavoro nelle imprese aeroportuali. Problemi specifici dell'organizzazione di lavoro*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Giuffrè, Milano, 2002, 343 ss.; G. PELLACANI, *Il lavoro nautico*, in *I contratti del lavoro*, vol. II, a cura di VALLEBONA, in *Trattato dei contratti*, diretto da P. RESCIGNO-E. GABRIELLI, Utet, Torino, 2009; M. COMENALE PINTO, *Il contratto di arruolamento nel diritto della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2014, 275 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Giuffrè, Milano, 2022.

⁵Cfr. G. SANTORO-PASSARELLI, *Diritto dei lavori e dell'occupazione*, Giappichelli, Torino, 2021, 548.

⁶Cfr. G. PESCATORE, *La specialità della disciplina dei rapporti di lavoro nautico e i suoi limiti costituzionali*, in *Vita not.*, 1993, 671 ss.

va⁷. Giova precisare che la Corte costituzionale si sofferma a indagare il requisito della sicurezza posto alla base della disciplina speciale le cui esigenze non sono più pregnanti di quelle esistenti in settori di lavoro terrestre a elevato rischio (centrali nucleari, impianti chimici, tossici, siderurgici), specificando che la tutela della sicurezza nella navigazione sia pure collegata a un fattore dinamico (rispetto a quello statico dell'impianto terrestre) non rileva sugli effetti della pericolosità che accomuna tutti i prestatori di lavoro, senza alcuna discriminazione.

In questi precisi termini, appariva sempre più ingiustificata la mancata estensione di una serie di tutele proprie della disciplina generale del lavoro alla categoria del personale marittimo e aeronautico, cosicché, nel tempo, le differenze tra i due sistemi lavoristici sono state, in parte, affievolite da precisi interventi della giurisprudenza costituzionale⁸.

Per vero, la Corte costituzionale ha sempre cercato di bilanciare gli interessi contrapposti tra normativa speciale e normativa generale, attraverso una attenta disamina delle fonti del diritto della navigazione per giungere, in alcuni casi, a un adeguamento della disciplina di diritto comune al lavoro nautico, giustificando, in altri casi, decisioni preclusive all'estensione dell'operatività dei principi di diritto comune al lavoro nautico, operando verso due direzioni: la prima attiene al rapporto diretto tra norme del Codice della navigazione e quelle del Codice civile, ove le prime prevalgono sulle seconde in base all'art. 1 c. nav., il quale si ritrae a fronte di norme imperative di diritto comune, a contenuto vincolante, che assumono un ruolo primario e prevalgono sulle fonti gerarchicamente inferiori⁹; la seconda riguarda il rapporto tra norme del Codice della navigazione e le norme costituzionali ove le prime soccombono alle seconde di rango superiore contenenti precetti costituzionali, per cui si esce dal rapporto specialità-generalità, poiché la norma speciale è indagata per stabilire i limiti di funzionalità in un giudizio di tenuta costituzionale per verificare la sussi-

⁷ Cfr. Corte cost. 3 aprile 1987, n. 96.

⁸ Cfr. Corte cost. 15 marzo 1996, n. 72, in materia di limiti di pignorabilità delle retribuzioni; Corte cost. 23 luglio 1991, n. 364, in tema di sanzioni disciplinari comminate dal datore di lavoro; Corte cost. 31 gennaio 1991, n. 41, in tema di licenziamento del personale aeronautico; Corte cost. 3 aprile 1987, n. 96, in tema di licenziamento di marittimi; Corte cost. 2 marzo 1987, n. 63, in materia di indennità in caso di colpa; Corte cost. 4 febbraio 1982, n. 23, in tema di riposo settimanale; Corte cost. 28 dicembre 1962, n. 124, in tema di sciopero.

⁹ Cfr. F.A. QUERCI-S. POLLASTRELLI, *Diritto della navigazione*, cit., 46.

stenza o meno di una esigenza di parità di tutela del lavoratore marittimo e aeronautico rispetto al lavoratore comune.

In questo modo, la Corte costituzionale, riconoscendo effettive e concrete esigenze oggettive, ha circoscritto il carattere autonomo del lavoro marittimo e aereo, aprendo spazi alla normativa di diritto comune. Tuttavia, nell'avviato percorso di una tendenziale riduzione delle distanze tra la disciplina del lavoro nautico da quella del lavoro di diritto comune, la Corte costituzionale¹⁰ manteneva fermo il principio, tuttora da ritenersi valido, in base al quale *“la parità di trattamento del lavoratore marittimo, rispetto a quello comune, va sempre perseguita, salvo che esistano (e prevalgano) esigenze diverse che giustificano la differenziazione di tutela; differenziazione che è d'altra parte attenuata anche dalla contrattazione collettiva”*.

Sintomaticamente espressivo del tendenziale avvicinamento del lavoro nautico a quello di diritto comune è l'avvertito mutamento di alcune caratteristiche del lavoro a bordo che hanno perduto progressivamente rilievo per l'avanzamento della tecnica, sempre più sofisticata, e dall'intensificarsi delle inevitabili esigenze di tutela del lavoratore nautico rispetto a quello “comune”.

Se, da un lato, si è avviato un percorso di “despecializzazione” del lavoro nautico, dall'altro, però, si registrano situazioni in cui la stessa Corte costituzionale mantiene ferma la disciplina del Codice della navigazione, dopo un attento esame di ragionevolezza, di parità di trattamento e di eguaglianza di tutele, proprio sulla base dei fattori di specialità che, tuttora, permangono e che contraddistinguono fin dall'origine la separata normativa.

Tale principio è stato ribadito dalla recente sentenza n. 143/2023 che ha dichiarato non fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 937 c. nav., in materia di prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di lavoro del personale di volo, in quanto è proprio la specialità del lavoro nautico a giustificare il particolare regime normativo del Codice della navigazione¹¹.

Ne deriva, quindi, che la Corte costituzionale, dopo avere perseguito una sostanziale omogeneità delle diverse situazioni tra lavoratori comuni e quelli nautici, al fine di imporre una uniformità di disciplina, è giunta ad affermare che sussistono fondate ragioni per mantenerle differenziate.

¹⁰ Cfr. Corte cost. 10 marzo 1994, n. 80.

¹¹ Cfr. Corte cost. 13 luglio 2023, n. 143, in *Mass. giur. lav.*, 2023, 591 ss., con commento di G. FRANZA, *Sulla prescrizione dei diritti dei naviganti e oltre: le acque sicure della Corte costituzionale e l'onda lunga del revirement della cassazione*.

2. Le ragioni per una struttura normativa differenziata

Sul filo di cresta delle precisazioni della Corte costituzionale si muove anche la Corte di Cassazione, la quale in tema di mansioni superiori nell'ambito del rapporto di lavoro nautico afferma che l'art. 2103 c.c. non è applicabile al personale navigante poiché la professionalità è sufficientemente garantita dalla norma considerata primaria dell'art. 334 c. nav. (dichiarata inderogabile dall'art. 374, comma 1, c. nav.) che prevede eccezioni al principio del c.d. *ius variandi* che si giustificano per esigenze attinenti alla sicurezza della navigazione¹²; così come non è applicabile (neppure in via analogica) l'istituto della promozione automatica, a seguito dello svolgimento di mansioni superiori (art. 2103 c.c.), in quanto la disciplina speciale del lavoro nautico, fortemente connotata dall'intervento pubblicistico, regola i titoli professionali necessari per ogni qualifica adottando meccanismi diversi e prestabiliti di promozione, assegnando il diritto per una retribuzione maggiorata¹³. Allo stesso modo, va considerato l'art. 325 c. nav., rispetto alla generale nozione dell'art. 2094 c.c., in termini di specialità proprio per il requisito della sicurezza della nave e della navigazione, quale elemento aggiuntivo del rapporto di lavoro nautico che costituisce la differenziazione dal rapporto di diritto comune e che ha giustificato la previsione di un *corpus* normativo autonomo¹⁴.

Le differenze tra le due discipline sembrerebbero, invece, essere minime nello specifico rapporto di lavoro del personale di volo, ove la giurisprudenza¹⁵ risolve alcune particolari questioni (come, ad esempio, in materia di organizzazione dell'orario di lavoro notturno in riferimento ai principi di tutela sul sostegno alla paternità e maternità), senza alcun riferimento applicativo alle norme del Codice della navigazione, ferme all'assetto normativo originario del 1942, portando parte della dottrina ad affermare che il principio speciale abbia assunto carattere marginale¹⁶.

Le fonti internazionali ed eurounitarie segnano un avvicinamento sotto il profilo delle tutele dei lavoratori nautici¹⁷. Sul versante della normativa

¹² Cfr. Cass. 2 marzo 2015, n. 4137.

¹³ Cfr. Cass. 14 luglio 2014, n. 16090.

¹⁴ Cfr. Cass. 20 giugno 2013, n. 15561.

¹⁵ Cfr. Cass. 25 luglio 2023, n. 22384; Cass. 23 settembre 2023, n. 27073.

¹⁶ In tal senso, v. C. TINCANI, *La disciplina del rapporto di lavoro del personale di volo e il principio di specialità*, in *Variaz. temi dir. lav.*, 2017, 755 ss.

¹⁷ Cfr. Convenzione di Ginevra 23 febbraio 2006 (MLC 2006) sul lavoro marittimo, ra-

domestica, il d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271 sull'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori sul luogo di lavoro ai lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili, impone specifici obblighi ai comandanti di navi ed agli armatori di predisporre piani di sicurezza e ad organizzare il lavoro a bordo in modo tale di ridurre al minimo fattori di rischio. Il d.P.R. 18 aprile 2006 n. 231 sulla riforma del collocamento marittimo sembra ispirarsi a principi che regolano il collocamento ordinario. In tale contesto anche lo strumento della contrattazione collettiva ha ridotto le distanze tra la disciplina del lavoro nautico da quella del lavoro comune, la cui fonte è l'art. 35, legge n. 300/1970.

In attesa di un intervento legislativo di revisione della disciplina sul lavoro nautico, occorre di volta in volta, verificare se le indubbie e concrete esigenze del lavoro marittimo e aeronautico giustifichino o meno il mantenimento della diversità tra le due discipline che, come sopra visto, sembra essersi ridotta in alcune situazioni, ma continua a sopravvivere in altre, per le peculiarità dell'arruolamento.

Ne consegue un affievolimento, giammai un disfacimento, del principio di specialità del lavoro nautico che rimane un rapporto speciale, diverso da quello di diritto comune, permanendo obiettive ragioni e necessità per una significativa differenziazione tra i due regimi normativi.

3. Una diversa categoria normativa del lavoro nautico

La questione non è quella di verificare se il criterio della specialità sia sempre più marginale a beneficio di quello della generalità di diritto comune, visto finanche in funzione assorbente, se mai quella della configurazione del diritto della navigazione quale diritto ordinamentale generale autonomo.

Su questo diverso piano prospettico, si innesta la questione del rapporto tra norma e sistema essendo il sistema la totalità delle norme e la norma la parte elementare del sistema. Il diritto della navigazione è oramai un or-

tificata dall'Italia con legge 23 dicembre 2014, n. 113 ed in vigore dal 19 novembre 2014, che tende ad uniformare tutti i principi che regolano il lavoro marittimo (orario di lavoro, ferie, riposo, rimpatrio). Il d.lgs. 27 maggio 2005, n. 108, di attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, e il d.lgs. 19 agosto 2005, n. 185, di attuazione della direttiva 2000/79/CE relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo dell'aviazione civile.

dinamento giuridico globale di vaste dimensioni, contenendo molta materia giuridica che corrisponde a una serie indefinita di settori che a loro volta comprendono istituti, norme giuridiche, figure soggettive che vanno a comporre un ramo del diritto, il diritto della navigazione, di natura strutturale e funzionale, che non può essere raggruppato o configurato come diramazione di rami pretesamente maggiori. La specialità non va colta per indicare suddivisioni di rami che si ordinano e si ripartiscono in un certo settore superordinato, costituendo il settore superordinato il genere rispetto al quale i singoli sotto settori (marittimo, aeronautico) costituiscono le specie.

Il diritto della navigazione contiene norme a fattispecie esclusiva (o esclusive) che non si pongono in rapporto di specie a genere ma si situano in rapporti differenti in quanto regolano modi di essere specifici di altra fattispecie che compongono un unico sistema di principi aventi caratteristiche funzionali proprie, e si pongono come norme autonome rispetto a quelle di diritto comune, non partecipando della qualificazione delle norme comuni. Per cui le norme navigazionistiche sono norme ordinarie ma appartengono al genere di norme a fattispecie esclusiva: cioè norme che non vanno confuse con quelle speciali (od eccezionali) che riflettono istituti ben determinati, contenendo una qualificazione caratteristica ed esclusiva¹⁸. In tal senso, il diritto della navigazione non dà luogo a diramazioni del diritto comune (civile, commerciale, ...) di cui non segue i principi, proprio perché le norme sono ordinarie a fattispecie esclusiva, applicabili alla fattispecie che esse contemplano, suscettiva di indagini sui principi sovraordinati, e riflettono situazioni di fatto ben determinate, che non trovano applicazione fuori di tali situazioni.

Le norme sul contratto di arruolamento o quelle sul contratto di lavoro del personale di volo sono applicabili limitatamente a tali fattispecie, in quanto per il loro contenuto esclusivo non possono estendersi ad altre e diverse fattispecie.

L'esclusività è un modo di essere della norma marittima ed aeronautica che va indagata caso per caso.

¹⁸ Cfr., più diffusamente, F.A. QUERCI-S. POLLASTRELLI, *Diritto della navigazione*, cit., 25 ss.

LE OPPORTUNITÀ DEI TRATTAMENTI DIFFERENZIATI (SPECIALI), PURCHÉ RAGIONEVOLI, NELLE DISCIPLINE DEI RAPPORTI DI LAVORO

Rosario Santucci *

1. Le “specialità” nel diritto del lavoro

La declinazione al plurale è quel che si addice di più al discorso sulla specialità nel diritto del lavoro. Si deve riconoscere che, nell’ambito del lavoro subordinato ed equiparato, se ne incontrano numerose e diversificate, ricordando innanzitutto che è lo stesso diritto del lavoro a doversi considerare speciale rispetto al diritto privato¹. Per questo motivo, quando si affronta la questione, si riscontra una molteplicità di sottoinsiemi che, più o meno ampiamente, s’intersecano, connessi, talvolta, solo per qualche aspetto di fondo.

* Professore ordinario di Diritto del lavoro – Università del Sannio di Benevento.

¹ È affermazione diffusa; tra i classici che per primi l’hanno rilevato v. R. SCOGNAMILIO, *La specialità del diritto del lavoro*, in *Riv. giur. lav.*, 1960, I, 83 ss. Il tema è stato ripreso dall’autore in *Una riflessione sul metodo giuridico*, in *Scritti in onore Marco Comporti*, a cura di S. PAGLIANTINI-E. QUADRI-D. SINESIO, Giuffrè, Milano, 2008, 2487 ss., spec. 2500 ss. dove, partendo dal metodo (visione sintetica del fatto e del diritto), ribadisce la specialità del diritto del lavoro rispetto al diritto dei privati, dovuta “all’assoggettamento del lavoratore che aliena le sue energie psico-fisiche al datore, perché se ne possa avvalere nell’esercizio dei suoi poteri direttivi, gerarchici e di controllo riguardo all’esecuzione della prestazione” (2501). Sul rapporto tra diritto civile e diritto del lavoro v. F. CARINCI, *Diritto civile e diritto del lavoro*, in *Lav. dir. Europa*, 2023, n. 2, e, dello stesso A., *Diritto privato e diritto del lavoro*, Giappichelli, Torino, 2007; M. MAGNANI, *Diritto del lavoro e diritto civile tra norme imperative e autonomia contrattuale. One size fits all?*, in WP C.S.D.L.E. “Massimo D’Antona” IT, 2023, 475; O. MAZZOTTA, *Diritto del lavoro e diritto civile: i temi di un dialogo*, Giappichelli, Torino, 1994; G. SANTORO PASSARELLI (a cura di), *Diritto del lavoro e categorie civilistiche*, Giappichelli, Torino, 1992; L. MENGONI-A. PROTO PISANI-A. ORSI BATTAGLINI, *L’influenza del diritto del lavoro sul diritto civile, sul diritto processuale civile e sul diritto amministrativo*, in *Giorn. dir. lav. rel. ind.*, 1990, 1 ss.

Si può dire che il diritto del lavoro è caratterizzato proprio da una dialettica tra uniformità *vs.* specialità, in quanto con la centralità del contratto collettivo nella regolamentazione delle condizioni di lavoro (integrando e/o modificando anche in *peius*, laddove autorizzato, la disciplina legislativa) si è in presenza di una forte articolazione disciplinare che, per certi versi, è sicuramente eccessiva. Si pensi ad esempio alle disposizioni contrattuali che stabiliscono, con i minimi retributivi, di compensare diversamente uno stesso lavoro o un lavoro di pari valore sol perché svolti in un settore oppure in un altro o al di sotto della soglia della povertà.

La parità retributiva endo-aziendale ed extra-aziendale, seppure desumibile dalla regola costituzionale della proporzionalità (art. 36)², viene negata dalla prevalente giurisprudenza e dottrina³. Ma la giurisprudenza adesso la persegue, implicitamente, con riferimento ad una parte della retribuzione, attraverso il criterio della sufficienza utilizzando, come indicatori, quelli elaborati sul salario soglia di povertà e sostituendo le determinazioni dei contratti collettivi del settore di appartenenza con il trattamento retributivo stabilito in altri contratti collettivi di settori affini o per mansioni analoghe⁴.

² Si tratta di una tesi sostenuta un po' di tempo fa anche dal sottoscritto nel volume *Parità di trattamento, contratto di lavoro e razionalità organizzative*, Giappichelli, Torino, 1997, nonché da M. TREMOLADA, *Autonomia privata e parità di trattamento fra lavoratori*, Cedam, Padova, 2000; *contra*, da ultimo, O. MAZZOTTA, *Manuale di diritto del lavoro*, Giuffrè, Milano, 2022, 474 ss. Il dibattito dottrinale ha fatto emergere voci diversificate specie con riferimento all'art. 36 Cost. e al principio di proporzionalità della retribuzione, basate anche sulla sentenza della Corte cost. n. 103/1989, che ha optato per un controllo causale sugli atti datoriali e per la necessaria presenza di una ragionevole giustificazione a fronte di trattamenti retributivi più favorevoli.

³ Cfr., da ultimo, Cass. 20 maggio 2004, n. 9643, in *Giur. it. Rep.*, 2004.

⁴ V., da ultimo, Cass. 2 ottobre 2023, n. 27769, in *Giur. it. Rep.*, 2023, secondo cui nell'attuazione dell'art. 36 Cost. "*il giudice, in via preliminare, deve fare riferimento, quali parametri di commisurazione, alla retribuzione stabilita dalla contrattazione collettiva nazionale di categoria, dalla quale può motivatamente discostarsi, anche 'ex officio', quando la stessa entri in contrasto con i criteri normativi di proporzionalità e sufficienza della retribuzione dettati dall'art. 36 Cost., anche se il rinvio alla contrattazione collettiva applicabile al caso concreto sia contemplato in una legge, di cui il giudice è tenuto a dare una interpretazione costituzionalmente orientata*". Inoltre, ai fini della determinazione del giusto salario minimo costituzionale il giudice può servirsi a fini parametrici del trattamento retributivo stabilito in altri contratti collettivi di settori affini o per mansioni analoghe. Infine, nell'opera di verifica della retribuzione minima adeguata ex art. 36 Cost. il giudice, nell'ambito dei propri poteri ex art. 2099, comma 2, c.c., può fare altresì riferimento, all'occorrenza, a indicatori economici e statistici, anche secondo quanto suggerito dalla Direttiva UE 2022/2041

La dialettica è cresciuta perché le varie cause di specialità sono in aumento, sia in orizzontale che in verticale. Le discipline diversificate dallo *standard* comune del lavoro nell'impresa non sono un'inutile complicazione ma un'opportuna attenzione e riflesso rispetto alle diversificate realtà produttive.

Per Francesco Santoni – che al tema ha dedicato da tempo una approfondita analisi⁵ – la specialità nel diritto del lavoro è individuabile laddove vi sia una modificazione della tipica funzione di scambio oppure un particolare assetto di interessi protetti, tale da indurre una modificazione essenziale degli elementi di tipicità che qualificano il modello generale. Occorre adottare dunque un approccio multicriteriale.

Per quanto riguarda le specialità legislative, in presenza di una disciplina tendenzialmente comune del lavoro subordinato (codice civile, leggi speciali) il primo criterio della specialità *vs.* l'uniformità occorre individuarlo proprio nella peculiarità dell'impresa o dell'organizzazione che risponde sostanzialmente o formalmente a modalità organizzative che pretendono assetti disciplinari diversi. Ciò accade nel pubblico impiego (v. innanzitutto art. 2129 c.c. e poi d.lgs. n. 165/2001)⁶, nel lavoro nautico e aeronautico

del 19 ottobre 2022. In precedenza: cfr. Trib. Milano 22 marzo 2022, n. 673, in *Giur. it. Rep.*, 2022; App. Milano 25 gennaio 2023, *ivi*, 2023; Trib. Torino 9 agosto 2019, n. 1128, *ivi*, 2019 (nelle controversie si trattava di lavoratori alle dipendenze di società appaltatrici che applicavano il contratto “meno costoso”). Per una analisi critica della via giudiziale v. C. PONTERIO, *Il lavoro per un'esistenza libera e dignitosa: art. 36 e salario minimo legale*, in *Quest. giust.*, 2019, 4. Ampia bibliografia sul tema nell'ambito del dibattito sul salario minimo legale e sulla Direttiva europea 2022/2041 del 22 ottobre 2022 relativa ai salari minimi adeguati nell'Unione europea è reperibile nella rivista *Lav. dir. Europa* del 2022 e del 2023. In ogni caso si consenta il rinvio agli interventi svolti in *Lav. dir. Europa*, 2022, 2 (*Il salario minimo legale: l'auspicio che la montagna desideri partorire e non sia un topolino*) e 2023, 3 (*Ragionevolezza e irragionevolezza nel dibattito sul salario minimo adeguato in Italia*) nonché ai contributi presenti nei due numeri. Cfr. anche P. LAMBERTUCCI, *Il c.d. salario minimo: brevi considerazioni sull'assetto delle fonti di disciplina della retribuzione tra legge e contrattazione collettiva*, in *Dir. merc. lav.*, 2023, 19 ss.; G. SIGILLÒ MASSARA, *Prime osservazioni sulla direttiva europea sul salario minimo*, in *Mass. giur. lav.*, 2022, 630 ss.; P. TRIDICO-P. TULLINI, *Salario minimo e contrattazione collettiva: una combinazione possibile*, in *Ec. & lav.*, 2022, 1, 65 ss.; R. FABOZZI, *Il salario minimo*, in R. PESSI-G. PROIA-A. VALLEBONA (a cura di), *Approfondimenti di diritto del lavoro*, Giappichelli, Torino, 2021, 223 ss.; M. MARTONE, *A che prezzo*, Luiss University Press, Roma, 2019.

⁵ Cfr. il volume F. SANTONI, *Rapporti speciali di lavoro*, Giappichelli, Torino, 1993, e, dello stesso A., *Lezioni di diritto del lavoro*. Vol. 2. *I contratti di lavoro – Il rapporto*, ESI, Napoli, 2023, 83 ss. Sul tema v. anche V. SPEZIALE, *Il lavoro subordinato tra rapporti speciali, contratti “atipici” e possibili riforme*, in WP C.S.D.L.E. “Massimo D'Antona”.IT, 2007, 51.

⁶ V. al riguardo da ultimo e per tutti A. BELLAVISTA-A. RICCOBONO (a cura di), *Trent'anni dopo la privatizzazione del pubblico impiego*, Giappichelli, Torino, 2024 (il testo raccoglie

(su cui v. *infra*). La questione è comunque da tempo nota, perché l'art. 2239 c.c. contiene una norma generale di rinvio alla disciplina del lavoro nell'impresa per tutti quei rapporti che non vi ineriscono, con il solo contemperamento con l'eventuale loro specialità (si applicano gli artt. 2094-2134 cioè Capo I, Titolo II, Sez. II, III, IV).

Altro criterio può attenersi alla causa dei contratti di lavoro, laddove si ritenga che, in alcuni casi, allo scambio lavoro – retribuzione si aggiunga la formazione o il tirocinio. Il codice considera di carattere speciale l'apprendistato (art. 2134; ora vedi anche artt. 41 ss. d.lgs. n. 81/2015 dove è confermata la causa mista, “formazione” ma anche “promozione dell'impiego”).

Accresce il numero delle specialità la pluralità delle subordinazioni a cui si affianca quella dei lavori autonomi che pretendono tutele in certi casi avvicinati a quelle del lavoro subordinato (come la collaborazione coordinata e continuativa *ex* art. 409, n. 3, c.p.c.)⁷ o incluse nella disciplina del lavoro subordinato, quando le collaborazioni si concretano in prestazioni di lavoro prevalentemente personali, continuative e le cui modalità di esecuzione sono organizzate dal committente (art. 2, comma 1, d.lgs. n. 81/2015). Nell'ambito della famiglia del lavoro subordinato occorre distinguere tra lavori subordinati caratterizzati dalla piena subordinazione tecnica e organizzativa da quella che si presenta diversa, fondata solo su un elemento per fondare regole speciali⁸. Paradigmatica è la condizione della

gi atti del convegno di Palermo dell'11 e 12 febbraio 2023, in occasione della presentazione degli studi in onore di A. Garilli); rilevano rapporti disciplinati da legislazione speciale F. CARINCI-A. BOSCATI-S. MAINARDI, *Diritto del lavoro nelle pubbliche amministrazioni*, Giappichelli, Torino, 2021, 33 ss. Con riguardo all'art. 2129 c.c. l'inciso “*salvo che il rapporto sia diversamente regolato dalla legge*” è interpretato dalla giurisprudenza nel senso che norme speciali escludano l'applicazione della disciplina civilistica ai dipendenti pubblici (v. ad es., da ultimo Cons. Stato, Sez. IV, 28 febbraio 2017, n. 909). Sembra che la questione sia di concordare sulla forma più che sulla sostanza, in quanto leggi speciali presuppongono elementi di differenziazione rispetto alla “comune” disciplina; e quindi si addivene al problema di individuare in cosa consista la specialità che, senza fondamento sostanziale, rappresenta una disparità di trattamento.

⁷Si sa che a tali rapporti si applica la disciplina processuale di cui agli artt. 409 ss. c.p.c., quella sostanziale delle rinunzie e delle transazioni *ex* art. 2113 c.c., la tutela previdenziale costituita dall'assicurazione pensionistica obbligatoria presso la c.d. gestione separata, l'indennità specifica di disoccupazione (Dis-Coll). A queste tutele si aggiungono quelle previste per il lavoro autonomo non imprenditoriale (legge n. 81/2017). Sul tema v. G. SANTORO-PASSARELLI, *Diritto del lavoro e occupazione*, Giappichelli, Torino, 2022, 591 ss., spec. 622 ss.

⁸Sul tema v., da ultimo, F. SANTONI, *La subordinazione socio-economica del lavoratore nel pensiero di Renato Scognamiglio: attualità di una prospettiva*, in *Dir. merc. lav.*,

dirigenza ma si potrebbe fare riferimento agli altri lavori dove presente l'etero-organizzazione piuttosto che l'etero-direzione o al lavoro agile dove l'elemento spazio-temporale è sicuramente diverso, meno intenso o sparisce, e sorgono problemi regolativi diversi e nuovi⁹, senza dimenticare il lavoro a domicilio che il codice civile (art. 2128) espressamente include nei rapporti speciali.

Anche le forme flessibili di lavoro sono caratterizzate da specialità giustificabile alla luce delle peculiari modalità organizzative che si riflettono sulla prestazione di lavoro¹⁰. Si pensi alle regole sul contratto a termine (artt. 19 ss., d.lgs. n. 81/2015) dove, accanto a quelle speciali dettate dal decreto, l'art. 25 assicura lo stesso trattamento economico e normativo in atto nell'impresa per i lavoratori con contratto a tempo indeterminato "comparabili"¹¹ (in ossequio al principio di non discriminazione), "*in proporzione al periodo lavorativo prestato, sempre che non sia obiettivamente incompatibile con la natura del contratto a tempo determinato*". Poiché nella somministrazione risulta prevalente il ricorso al contratto di lavoro a termine, è evidente che la specialità riguardi anche la somministrazione (v. artt. 34 ss., d.lgs. n. 81/2015) e, in ogni caso, vanno considerate le regole speciali comunque dettate per una serie di istituti (come l'esercizio del potere disciplinare e dei diritti sindacali: v. artt. 35 e 36). Per il lavoro a tempo parziale (artt. 4 ss., d.lgs. n. 81/2015) e per il lavoro intermittente (artt. 13 ss.) sono dettate specifiche regole per talune modalità di svolgimento della prestazione: ad esempio quelle per le clausole elastiche nel primo ca-

2022, 1, 1 ss.; G. PROIA, *Tempo e qualificazione del rapporto di lavoro*, in *Lab. Law Iss.*, 2022, 1, 55 ss.

⁹ Sia consentito di rinviare a R. SANTUCCI, *Notazioni metodologiche sulla qualificazione giuridica del lavoro con le "piattaforme digitali"*, in *Mass. giur. lav.*, 2020, 219 ss., riflessione ripresa ed ampliata in *Il lavoro tramite le piattaforme digitali: un nuovo fronte e una sfida per il diritto del lavoro*, in *Fil. dir. um.*, 2021, 2, 9 ss.

¹⁰ Per una riflessione a ridosso del *Jobs act*, cfr. F. SANTONI-M. RICCI-R. SANTUCCI (a cura di), *Il diritto del lavoro all'epoca del Jobs act*, ESI, Napoli, 2016.

¹¹ Si tratta dei lavoratori che – secondo l'art. 25 – sono inquadrati nello stesso livello in forza dei criteri di classificazione stabiliti dalla contrattazione collettiva. Per un notevole approfondimento della forma contrattuale v. G. FRANZA, *Il lavoro a termine nell'evoluzione dell'ordinamento*, Giuffrè, Milano, 2010. Sugli ultimi sviluppi D. GAROFALO-M. TIRABOSCHI, *L'andirivieni legislativo sul contratto a termine*, in *Lav. giur.*, 2023, 8-9, 769 ss. Sul peculiare contesto organizzativo degli enti lirici, cfr. F. SANTONI, *I rapporti di lavoro nelle fondazioni lirico sinfoniche*, ESI, Napoli, 2021 e, dello stesso A., *La disciplina dei contratti di lavoro a termine negli enti lirici tra diritto comune e regole speciali*, in *Dir. merc. lav.*, 2020, 2, 279 ss.

so (art. 6, comma 4 ss.) e quelle relative alla disponibilità o meno del lavoratore a rispondere alle chiamate, nei periodi in cui non viene utilizzata la prestazione lavorativa (art. 13, comma 4), fermo restando il principio di non discriminazione (rispettivamente artt. 7 e 17)¹².

2. Il lavoro nel settore dei trasporti e della logistica

Il fenomeno che si analizza in questo convegno su trasporti in generale¹³ e logistica¹⁴ che per le loro caratteristiche inducono, o potrebbero indurre, a scegliere regole diverse per la disciplina del lavoro o a mettere in crisi la diversità di fronte al mutamento dei contesti organizzativi delle imprese.

Mentre nel secondo settore la specialità attiene al tipo civilistico di riferimento, o all'assenza del tipo, e il riflesso sulla disciplina del lavoro riguarda prevalentemente la responsabilità solidale o la mancanza della regola sulla parità di trattamento, nel caso in cui si configurino appalti¹⁵ (non pubblici)¹⁶, la specialità delle regole riguarda la navigazione.

¹² Su tali forme contrattuali v. M. BROLLO, *"Part-time" e lavoro intermittente alla prova dei numeri*, in *Arg. dir. lav.*, 2014, 6, 1245 ss., e della stessa A., *Un quarto di secolo dopo, le trasformazioni del lavoro a tempo parziale*, *ivi*, 2017, 6, 1382 ss.; G. DELLA ROCCA, *Il lavoro intermittente dopo decreto trasparenza*, in *Mass. giur. lav.*, 2022, 539 ss.

¹³ Di recente un approfondimento in questo ambito è stato proposto da E. SENA, *Sicurezza della navigazione aerea e tutela del lavoro del personale di volo*, Giappichelli, Torino, 2023; M. D'APONTE, *La specialità del sistema sanzionatorio per le violazioni disciplinari degli autoferrotranvieri contenuto nel r.d. 8 aprile 1931, n. 148, alla prova di costituzionalità*, in *Mass. giur. lav.*, 2022, 4, 803 ss.; A. MARCIANÒ, *Il lavoro nautico tra specialità del lavoro e diritto comune*, in *Arg. dir. lav.*, 2022, 4, 653 ss.; C. TINCANI, *La disciplina del rapporto di lavoro del personale di volo e il principio di specialità*, in *Variaz. temi dir. lav.*, 2017, 3, 755 ss.

¹⁴ In materia O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, n. 3.

¹⁵ Sul tema v. G. PROIA (a cura di), *Appalti e lavoro: problemi attuali*, Giappichelli, Torino, 2022.

¹⁶ Cfr. gli artt. 11 e 57 del d.lgs. n. 36/2023 (codice dei contratti pubblici). Per il primo, al personale *"impiegato nei lavori, servizi e forniture oggetto di appalti pubblici e concessioni è applicato il contratto collettivo nazionale e territoriale in vigore per il settore e per la zona nella quale si eseguono le prestazioni di lavoro, stipulato dalle associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale e quello il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l'attività oggetto dell'appalto o della*

Per preservare le specifiche esigenze connesse alla navigazione, marittima e aerea, il codice della navigazione (art. 1) prevede che *“in materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile”*. Si sa che questa disposizione del Codice rende la materia più “autonoma” che “speciale”, ma, senza dimenticare le normative internazionali¹⁷, la giurisprudenza (specie quella costituzionale) e la dottrina l’hanno ricondotta nell’alveo della specialità. Come non ricordare le sentenze della Corte costituzionale sull’art. 35, comma 3, St. lav. che ne hanno dichiarato l’incostituzionalità nella parte in cui non prevede la diretta applicazione dell’art. 18 al personale marittimo navigante delle imprese di navigazione e a quelle di navigazio-

concessione svolta dall’impresa anche in maniera prevalente”. Inoltre, nei bandi e negli inviti, le stazioni appaltanti e gli enti concedenti indicano il contratto collettivo applicabile al personale dipendente impiegato nell’appalto o nella concessione, in conformità al comma 1. Gli operatori economici possono indicare nella propria offerta il differente contratto collettivo da essi applicato, purché garantisca ai dipendenti le stesse tutele di quello indicato dalla stazione appaltante o dall’ente concedente. In quest’ultimo caso, prima di procedere all’affidamento o all’aggiudicazione le stazioni appaltanti e gli enti concedenti acquisiscono la dichiarazione con la quale l’operatore economico individuato si impegna ad applicare il contratto collettivo nazionale e territoriale indicato nell’esecuzione delle prestazioni oggetto del contratto per tutta la sua durata, ovvero la dichiarazione di equivalenza delle tutele.

In ogni caso, le stazioni appaltanti e gli enti concedenti assicurano che le medesime tutele normative ed economiche siano garantite ai lavoratori in subappalto.

Per l’art. 57, per gli affidamenti dei contratti di appalto di lavori e servizi diversi da quelli aventi natura intellettuale e per i contratti di concessione, i bandi di gara, gli avvisi e gli inviti devono contenere specifiche clausole sociali con le quali sono richieste, come requisiti necessari dell’offerta, *“misure orientate tra l’altro a garantire le pari opportunità generazionali, di genere e di inclusione lavorativa per le persone con disabilità o svantaggiate, la stabilità occupazionale del personale impiegato, nonché l’applicazione dei contratti collettivi nazionali e territoriali di settore, tenendo conto, in relazione all’oggetto dell’appalto o della concessione e alle prestazioni da eseguire anche in maniera prevalente, di quelli stipulati dalle associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale e di quelli il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l’attività oggetto dell’appalto o della concessione svolta dall’impresa anche in maniera prevalente, nonché a garantire le stesse tutele economiche e normative per i lavoratori in subappalto rispetto ai dipendenti dell’appaltatore e contro il lavoro irregolare”*.

¹⁷ Si pensi alla Convenzione del lavoro marittimo dell’OIL del 7 febbraio 2006, ratificata con legge n. 113/2013; alla Direttiva 1999/63/CE, relativa all’Accordo sull’organizzazione dell’orario di lavoro della gente di mare a bordo delle navi che fanno scalo nei porti della Comunità (attuata con d.lgs. n. 108/2005).

ne aerea¹⁸ o dei primi tre commi dell'art. 7¹⁹, demandando ai contratti collettivi l'applicazione dei principi della legge al personale navigante delle imprese di navigazione tranne per gli artt. 1, 8, 9, 14, 15, 16 e 17 di efficacia diretta. Come pure l'illegittimità costituzionale dell'art. 10 della legge n. 604/1966 nella parte in cui non prevede l'applicazione della legge stessa²⁰.

Di recente la Corte costituzionale²¹ sulla prescrizione ribadisce la specialità, sia del lavoro nautico che di quello aereo, confermando che la specialità, sia del lavoro nautico che di quello aereo, sussiste confermando la costituzionalità dell'art. 937 c. nav. In particolare sottolinea l'estrema mobilità, caratteristica dell'attività di tali lavoratori, che impedisce l'esercizio secondo le regole del diritto comune (che poi andrebbero rilette alla luce della possibile esistenza di un *metus* che peraltro potrebbe non essere limitato all'ipotesi del licenziamento ritorsivo, ma anche a possibili discriminazioni nelle destinazioni e negli avanzamenti di carriera: allargamento della sentenza del 1966).

L'odierna evoluzione tecnologica, che permetterebbe con un semplice messaggio di posta elettronica di interrompere la prescrizione, è per la Corte solo apparentemente plausibile. L'atto interruttivo della prescrizione, secondo la Corte, avviene di regola all'esito di una non semplice ponderazione di vantaggi e svantaggi che l'apertura di un contenzioso con il proprio datore di lavoro potrebbe comportare, con la necessità della consultazione di un legale e l'allungamento dei tempi di proposizione dell'atto interruttivo. Il processo decisionale non può essere affrontato dall'interessato quando è lontano dal proprio contesto ambientale. Ancora in una prospettiva di maggiore specialità – fondata sul nesso specialità sostanziale/specialità formale – la Corte non accoglie la questione nei termini indicati dalla società ricorrente secondo cui la decorrenza alla fine del rapporto potrebbe essere riferita, nel caso di trasferimento di azienda *ex art.* 2112 c.c., al rapporto con l'impresa cedente e non con l'impresa cessionaria in quanto, essendo frequenti i trasferimenti nel settore aeronautico, l'ultima cessionaria non avrebbe contezza di diritti precedentemente maturati. Ma,

¹⁸ V. Corte cost. 3 aprile 1987, n. 96, in *Giur. it. Rep.*, 1987; Corte cost. 31 gennaio 1991, n. 41, *ivi*, 1991.

¹⁹ V. Corte cost. 23 luglio 1991, n. 364, in *Giur. it. Rep.*, 1991.

²⁰ V. Corte cost. 3 aprile 1987, n. 96, *cit.*; Corte cost. 31 gennaio 1991, n. 41, *cit.*

²¹ V. Corte cost. 13 luglio 2023, n. 143, in *Giur. it. Rep.*, 2023.

invece, secondo la Corte la sostanziale continuità dei rapporti e le selezioni che si frappongono nei diversi trasferimenti non possono non incidere sulla permanenza delle ragioni inerenti al decorso della prescrizione nel codice della navigazione.

Si potrebbe concludere rilevando che nel percorso dall'autonomia alla specialità la disciplina del lavoro nautico sembra confermare le premesse di questo discorso e la necessità di approfondire attentamente le ragioni della specialità delle discipline. La resilienza della specialità si annida nel fatto che la distanza dal ceppo unitario si delinea solo per certi aspetti, non per tutti. Proprio sul tema della prescrizione la soluzione del codice di navigazione potrebbe rappresentare anche per il lavoro privato una buona soluzione di compromesso (si concretizzerà mai un'innovazione normativa in questa materia che porterebbe ad una disciplina unitaria anche se su basi diverse?)²².

3. *Le specialità nel solco delle differenziazioni ragionevoli (supportate da ragionevoli motivi)*

Pertanto nel confermare le specialità già emerse e i contesti organizzativi rinnovati dalle innovazioni tecnologiche occorre ribadire la necessità di regole speciali che tengano conto di tali realtà, regole che sono poste legislativamente o dalla contrattazione collettiva (questa, laddove è autorizzata dal legislatore, non pone problemi di efficacia soggettiva, permanendo negli altri casi la questione dell'efficacia *erga omnes*, che, come noto, ha nessuna o minore rilevanza con riguardo alla contrattazione aziendale o di prossimità nella vigenza dell'art. 8 del d.l. n. 138/2011 ovvero del circuito contrattuale che si inserisce nel t. u. della rappresentanza sindacale culminato nell'accordo del gennaio 2014).

Nel nostro ordinamento la questione sul senso del principio di uguaglianza²³ si complica anche per l'infelice formulazione – o interpretazione – dell'art. 3 Cost. che sembra porre in antitesi l'eguaglianza formale, prescritta dal comma 1, a quella sostanziale, sancita dal comma 2. Com'è stato atten-

²² Cfr. al riguardo E. BALLETTI-R. SANTUCCI (a cura di), *Prescrizione dei crediti e stabilità del rapporto di lavoro. Opinioni a confronto*, Giappichelli, Torino, 2023.

²³ Riprendo un ragionamento già sviluppato in *Appunti sul diritto antidiscriminatorio nei rapporti di lavoro*, in R. SANTUCCI, *L'effettività e l'efficacia del diritto del lavoro. Saggi di un quinquennio*, Giappichelli, Torino, 2021, p. 93 ss.

tamente osservato²⁴, la contrapposizione è di tipo storico, in quanto l'eguaglianza formale deriva dalla tradizione liberale e quella sostanziale dalla tradizione socialista, ma dal punto di vista logico – e normativo – non c'è contrapposizione ma completamento, perché dalla seconda derivano i criteri applicativi della prima, perché la seconda è funzione della prima. In realtà nell'art. 3 Cost. sono raccolti più sensi del principio che consentono al sistema giuridico di proiettarsi senza tentennamenti nella piena valorizzazione della persona umana, nella sua concreta esistenza, e della sua dignità personale e sociale; persona umana che costituisce il fulcro della nostra costituzione e consente la tutela di tutte le sue dimensioni, civili e sociali (rileva pertanto anche l'art. 2 Cost.)²⁵. Se si parte da questo presupposto appaiono evidenti le declinazioni necessarie del principio di uguaglianza e il suo dinamismo. Si è pervenuti perciò alla formulazione molto ramificata del principio di uguaglianza, con l'importante partecipazione della Corte costituzionale.

Nel principio di uguaglianza si deve anzitutto riconoscere che non è imposta un'identità assoluta di trattamento. L'uguaglianza si traduce nel trattare in modo eguali le situazioni eguali e in modo diverso quelle diverse. La legge deve dunque essere ugualmente differenziata e la differenza non è vietata, anzi è imposta quando si vanno a disciplinare situazioni diverse.

L'attenzione si sposta pertanto sui criteri da applicare e sulla ragionevolezza delle differenziazioni. Il comma 2 dell'art. 3 Cost. impone la differenza e vuole che l'interprete tenga conto della differenza e delle conseguenze “di fatto” che il comando legislativo produce.

È necessario spiegare quindi il senso del divieto contro le discriminazioni: non si tratta di un divieto assoluto, perché altrimenti escluderebbe qualsiasi possibilità di considerare ragionevoli e giustificate le eventuali differenze di trattamento fondate su uno dei paradigmi menzionati nella norma costituzionale. Se fosse divieto assoluto s'impedirebbero quelle differenziazioni motivate dall'esigenza di rimediare a situazioni fattuali di svantaggio, socialmente connesse alla razza, al sesso, etc. (cioè le azioni positive)²⁶. Nella previsione è imposta una sorta di prescrizione di ragionevolezza.

²⁴ Cfr. M. LUCIANI, *I principi di eguaglianza e di non discriminazione, una prospettiva di diritto comparato*, Servizio Ricerche del Parlamento Europeo, 2020, 15.

²⁵ V. da ultimo A.M. POGGI, *Per un “diverso” Stato sociale. La parabola del diritto all'istruzione nel nostro Paese*, Il Mulino, Bologna, 2019, spec. 167 ss.; F. SORRENTINO, *Dell'eguaglianza*, Mucchi, Modena, 2014, 47 ss.

²⁶ Così M. LUCIANI, *I principi di eguaglianza e di non discriminazione, una prospettiva di diritto comparato*, cit., 21 ss.

za nel senso che ogni discriminazione in base ai paradigmi vietati, pur non essendo aprioristicamente incostituzionale, può essere giustificata solo a seguito della rigorosa dimostrazione della sua ragionevolezza o della sua necessità: si deve applicare lo *strict scrutiny*, il rigoroso e puntiglioso controllo di costituzionalità²⁷.

Se si esaminano le sentenze della Corte costituzionale, all'art. 3 Cost. la Corte ha ricondotto una pluralità di principi e criteri²⁸: il trattamento uniforme di situazioni identiche assimilabili e il trattamento *adeguatamente* diverso di situazioni diverse, la contrarietà ai principi di uguaglianza delle presunzioni assolute, la razionalità intrinseca della norma o principio logico di non contraddizione, l'incoerenza logica tra finalità perseguita dal legislatore e la disposizione espressa dalla norma (conformità/differenza tra regole introdotte e causa normativa che la deve assistere), la coerenza sistematica dell'ordinamento, il bilanciamento nell'ambito della declinazione della ragionevolezza: la norma, oggetto di scrutinio, con la misura e le modalità di applicazione stabilite, sia necessaria e idonea al compimento di obiettivi legittimamente perseguiti, in quanto, tra più misure appropriate, prescriva quella meno restrittiva dei diritti a confronto e stabilisca oneri non sproporzionati rispetto al perseguimento di detti obiettivi.

Il giudizio di ragionevolezza fatto proprio dalla Corte costituzionale è anche presente nelle decisioni della Corte di giustizia UE, oltre che contenuto nelle disposizioni europee che riguardano le eccezioni ai divieti di discriminazione nel lavoro (v. i dd.llgs. n. 215 e n. 216/2003 e il Codice per le pari opportunità). È un giudizio di coerenza e di temperamento tra i

²⁷ F. SORRENTINO, *Dell'uguaglianza*, cit. Questa modalità di controllo potrebbe risolvere il delicato problema che si pone nei confronti di costruzioni che pongono in una posizione di assolutezza e di universalità i diritti fondamentali (v. L. FERRAJOLI, *Manifesto per l'uguaglianza*, Laterza, Bari-Roma, 2019, 6 ss., per i quali non esclude il giudizio di bilanciamento) cioè i diritti individuali di libertà e di autonomia, che consistono in aspettative negative di non lesioni né discriminazioni e valgono a tutelare le differenze d'identità. Un campo in cui si può verificare la concretezza della tesi è quello della legittimità dei reati di opinione dove gli orientamenti giurisprudenziali tendono a ricondurli nell'ambito dei reati di pericolo concreto (v. ad esempio Cass. 20 febbraio 2018, n. 8108, in *Giur. it. Rep.*, 2018, a proposito della limitazione dell'apologia di fascismo ex legge n. 645/1952 ai soli fatti che siano in concreti idonei alla ricostituzione del partito fascista). Sulla questione in generale v. M. PELLISERO, *La parola pericolosa. Il confine incerto del controllo penale del dissenso*, in *Quest. giust.*, 2015, 4.

²⁸ V. al riguardo le analisi del servizio studi della corte costituzionale dell'anno 2019 nonché M. FIORAVANTI, *La Corte e la costruzione della democrazia costituzionale*, Roma, 28 aprile 2016.

diritti in gioco. Di coerenza in quanto il legislatore, dopo che ha scelto i principi da sviluppare con le sue disposizioni, deve svilupparlo con coerenza, senza escludere dalla fattispecie situazioni in essa ragionevolmente sussumibili (discriminazione irragionevole) e senza includervi situazioni ragionevolmente distinguibili. Ma vi è anche il giudizio di contemperamento nel senso che il conflitto tra principi e diritti deve essere condotto in modo tale *da evitare che qualsiasi diritto sia sacrificato*; e che quindi *si intervenga per una finalità legittima in modo appropriato e proporzionale*. Ecco che quindi il principio di uguaglianza si trasforma – sembra paradossale ma non lo è – in un *principio della differenziazione ragionevole*.

Sicché la questione della specialità *vs.* uniformità riporta a quella della parità e disparità di trattamento che si ritiene declinabile proprio in tal modo.

SECONDA SESSIONE

IL CONTRATTO DI LOGISTICA
E I SUOI EFFETTI SUL LAVORO

L'ART. 1677-BIS C.C. E LA TEORIA DEL CONTRATTO "CARISMATICO"

Roberto Calvo *

1. Contratto atipico, misto e complesso

Parte della letteratura giuridica tende a distinguere fra contratto complesso, che risulta dalla unificazione di più contratti tipici, e contratto misto, il quale è invece permeato dalla unificazione di clausole che si pongono quali frammenti di più contratti nominati.

Sta di fatto che i giudici riservano a essi lo stesso trattamento, facendo perno sulla individuazione del tipo prevalente¹. C'è da soggiungere che la distinzione fra contratto complesso e contratto misto rischia di svelarsi, dal lato dell'esperienza pratica, un poco evanescente².

Più utile, almeno a prima vista, sembrerebbe la discriminazione fra contratto misto (o, meglio, complesso) e contratto atipico: il primo si compone di elementi nominati variamente combinati fra loro, il secondo presenta invece elementi di novità rispetto alle fattispecie negoziali regolate dal legislatore³. Nondimeno, pure questo criterio discrezionale sembrerebbe di nuovo sfilacciarsi quando convivano frammenti tipici e frammenti genuinamente atipici all'interno della medesima convenzione.

D'altronde, anche nell'eventualità di combinazione di svariati elementi

* Professore ordinario di Diritto privato – Università della Valle D'Aosta.

¹ Cfr. R. SACCO, in R. SACCO-G. DE NOVA, *Il contratto*, II, in *Tratt. dir. civ.*, diretto R. SACCO, Utet, Torino, 1993, 428 ss., il quale osserva che "la qualificazione di un contratto come complesso o come misto costituisce il mezzo logico per incorporare un contratto nel tipo che più gli somiglia" (*ivi*, 429).

² Il profilo è ben colto da F. MESSINEO, *Il contratto in genere*, I, in *Tratt. dir. civ. e comm.*, diretto da A. CICU-F. MESSINEO, Giuffrè, Milano, 1968, 712 ss., nota 134.

³ Cfr. A. TRABUCCHI, *Istituzioni di diritto civile*, 27^a ed., Cedam, Padova, 1997, 632 ss.

di autonomi contratti nominati, il tratto distintivo dell'atipicità è scorgibile tanto dall'unitarietà del regolamento negoziale ove sono stati assorbiti, quanto dall'altrettanto unitaria operazione economica agitante la ragione pratica dell'affare⁴.

Il punto è che l'interesse degli stipulanti, il quale si polarizza tramite la citata mescolanza (tipica o, in tutto o in parte, *sui generis*), tende sempre a distaccarsi dalla causa che informa di sé lo statuto legale cui si risale tramite il frammento negoziale che lo sottende. Quindi, al fine di assicurare un realistico spazio operativo alla libertà di autodeterminazione, conviene sfuggire dal concettualismo classificatorio, in maniera da accostarsi a soluzioni ermeneutiche che permettano il massimo e coerente grado di attuazione del comunemente voluto⁵. Ciò, peraltro, implica (sia consentita un'anticipazione) che gli statuti regolanti i vari frammenti dell'intesa atipica vadano applicati secondo criteri ispirati alla ragionevolezza, ben lungi da qualsivoglia aprioristico e anelastico automatismo.

Non mancano precedenti giudiziali isolati i quali, pur prestando formalmente fede alla teoria dell'assorbimento, dischiudono poi le porte all'estensione della disciplina inerente al contratto accessorio ove compatibile con quello "carismatico"⁶. Tale *ratio decidendi* altro non fa che riconoscere la sostanziale autonomia dei singoli contratti fra loro coordinati dall'unicità del fine giustificante l'operazione economica complessa.

2. Rilievi critici

La teoria della sussunzione, da cui consegue la signoria del tipo negoziale ritenuto prevalente (ossia quello che definiremo "carismatico"), è in linea di principio imbevuta di logica formale, che rischia di snaturare, stante il peso riconosciuto all'interesse dominante, la causa effettuale del contratto, il quale viene innaturalmente sottoposto alla disciplina dello statuto monolitico pur a fronte di una pluralità d'interessi venanti la ragion d'essere del regolamento d'interessi privati.

È come se il giudice, anziché ritagliare l'abito normativo più adatto a regolare il contratto innominato rimesso al suo sindacato, si limitasse a

⁴ Negli stessi termini, cfr. L. CARIOTA FERRERA, *Il negozio giuridico nel diritto privato italiano*, Morano, Napoli, s.d., 219 ss.

⁵ Il tema sarà ripreso oltre.

⁶ Cfr. Cass. 12 dicembre 2012, n. 22828, in *DeJure*.

estrapolare dal sistema la disciplina tipica, che comunque è stata forgiata muovendo da presupposti diversi, la quale più di ogni altra parrebbe attagliarsi alle specificità dell'accordo oggetto di lite, senza invero avvedersi che così agendo finisce con il livellare il regolamento negoziale, che viene a essere forzosamente conformato alla disciplina agganciata al criterio della prevalenza "carismatica" di cui si è detto.

Torna alla memoria, *mutatis mutandis*, la nota metafora giolittiana secondo cui "un sarto che deve tagliare un abito per un gobbo, deve fare la gobba anche all'abito"⁷.

Sennonché, volendo proseguire con l'allusione, come il buon legislatore non può ragionevolmente prendere a modello una legislazione plasmata per regolare le modalità di costruzione dei tetti in zone montane onde disciplinare le coperture degli edifici in aree desertiche, così il giudice non può sottoporre con fare preconcepito l'interesse ritenuto accessorio alla stessa disciplina dettata per quello posto all'apice della scala valoriale dell'ordinamento del caso concreto.

Vero è che il giudice, quando decide quale degli interessi in gioco far prevalere ai fini della ricerca del tipo legale "carismatico" e totalizzante, altera dall'esterno la complessità della reale causa contrattuale, contaminando di conseguenza la comune volontà dei paciscenti informante di sé la concreta ragione giustificatrice del patto negoziale⁸.

Si arriva, per la descritta via, all'indiretta tipizzazione di un contratto atipico tramite il principio della sussunzione animato dall'individuazione *ministerium iudicis* dell'interesse collocato innaturalmente alla sommità dell'ordine piramidale. Volendo tirare le somme, diremo che ci troviamo al cospetto di un'operazione conferente all'organo giurisdizionale una funzione paralegislativa, la quale, a tacere da ogni altra considerazione, stride con i valori di un ordinamento basato sulla libertà contrattuale e sulla più estesa autonomia del volere.

3. I dubbi intorno alla teoria del contratto misto

Le superiori considerazioni stimolano l'idea secondo cui la teoria del

⁷ Cfr. G. GIOLITTI, *Memorie della mia vita*, 3^a ed., Garzanti, Monza, 1945, 319.

⁸ Su questo particolare tema sia consentito rinviare a R. CALVO, *Dell'interpretazione del contratto*, in *Comm. cod. civ. Scialoja-Branca*, a cura di G. DE NOVA, *Libro quarto, Delle obbligazioni*, Art. 1362-1371, Zanichelli, Bologna, 2021, 55 ss.

contratto misto sia fonte di equivoci⁹. Se si muove dalla classica ipotesi, oggetto di discussioni assai risalenti nel tempo, del contratto di vendita misto a donazione, non si ha alcuna difficoltà ad ammettere che la commistione tipologica non abbia nulla a che spartire con il contenuto dell'intesa, il quale è senz'altro privo di elementi strutturali atipici, andando la c.d. atipicità semmai a incidere sulla funzione dello scambio.

Scendendo a un esame più analitico, l'esposta funzione, nelle intenzioni delle parti, viene a essere arricchita di una venatura liberale circoscritta alla differenza fra prezzo pattuito e valore di mercato del bene compravenduto. Al fine di salvare intese del genere dalla nullità per vizio formale (*ex art. 782 c.c.*), il legislatore ha stabilito che le liberalità risultanti da atti diversi dal contratto di donazione debbano rispettare i requisiti di solennità previsti per il negozio effettivamente concordato (*art. 809 c.c.*)¹⁰.

Si è soliti affermare che la vendita mista a donazione rappresenti lo strumento preordinato all'attuazione di un fine indiretto, siccome il negozio oneroso (di solito definito "negozio-mezzo") è altresì strumentale alla liberalità extra-donativa¹¹. Verrebbe però da replicare che sembrerebbe arbitrario sussumere il contratto che (*unum et idem*) partecipa della causa di scambio e di quella liberale, sotto il conio del negozio indiretto. Nell'accostarsi a questa discussione l'interprete non può infatti trascurare che le finalità dello scambio e della liberalità non sono scisse, essendo ridotte a unità teleologica. Lo scopo del contratto in esame è raggiunto grazie alla vendita, e quindi per vie dirette anziché mediate. È la vendita stessa, mercé la libertà riconosciuta ai privati di modulare discrezionalmente il rapporto di scambio e di secondare pure il condiviso proponimento liberale, che permette di dare attuazione al divisato progetto¹².

È indubbio che il fine liberale sia di per sé estraneo alla vendita¹³. Ep-

⁹Stiamo evocando gli equivoci che hanno svolto il ruolo di antecedente logico dell'art. 1677 bis c.c., come ho cercato di dimostrare in R. CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, 1110 ss.

¹⁰Si noti infatti che tale disposizione, con riguardo alle "liberalità compiute senza porre in essere un contratto di donazione" (*Relazione del Ministro Guardasigilli Dino Grandi al Codice Civile* del 4 aprile 1942, Roma, 1942, n. 385), non ha richiamato la norma sulla solennità della donazione.

¹¹Cfr. D. RUBINO, *La compravendita*, 2^a ed., in *Tratt. dir. civ. e comm.*, diretto da A. CI-CU-F. MESSINEO, Giuffrè, Milano, 1971, 270.

¹²Si vedano G. BISCONTINI, *Onerosità, corrispettività e qualificazione dei contratti. Il problema della donazione mista*, ESI, Napoli, 1984, 174 ss.; G. D'AMICO, *La compravendita*, I, in *Tratt. dir. civ. C.N.N.*, diretto da P. PERLINGIERI, ESI, Napoli, 2013, 118 ss.

¹³Cfr. D. RUBINO, *Il negozio giuridico indiretto*, Giuffrè, Milano, 1937, 57 ss.

pure, assodato da un canto che non è elemento essenziale di quest'ultima la fissazione di un prezzo congruo al valore commerciale del bene in essa dedotto, dall'altro che l'art. 809 c.c. evita – come rilevammo – le insidie del "totemico" formalismo donativo in cui altrimenti incapperebbe il negozio a struttura commutativa con scopo anche liberale, pare dopotutto agevole costatare in qual misura il nostro sistema giuridico ammetta la combinazione fra scambio e liberalità, che si sostanzia *recta via* grazie al negozio ontologicamente commutativo.

Né si può sostenere che nell'impalcatura strutturale della fattispecie su cui stiamo indulgiando vi siano elementi misti o frammisti di vendita e di donazione. Il contratto partecipa, sotto l'aspetto contenutistico, della natura di vendita: in esso l'interprete non scorge clausole eterodosse o ibride appartenenti ad altre tipologie negoziali. Gli stipulanti vogliono, senza percorrere vie traverse, in parte scambiare il bene negoziato, in parte beneficiare l'acquirente della liberalità conseguente alla differenza di valori. La prospettata complessità del programma arricchisce la causa onerosa di un *quid* ulteriore e distinto rispetto alla funzione classicamente commutativa, *quid* simboleggiato dalla liberalità. Essa – si torni a osservare – non è indiretta, venendo in essere per mezzo di un vincolo obbligatorio tipico e unitario, che permette di valorizzare la causa negoziale di un tratto estraneo alla ferrea logica del *do ut des*.

4. Scomposizione della causa

In ogni caso la causa non è atomizzabile o scomponibile dall'arbitrio del tribunale; la sua singolarità è data dal convergere nell'unitarietà dell'accordo traslativo del duplice programma di scambio e di liberalità¹⁴.

Come l'oggetto compravenduto e parzialmente donato è unitario, non

¹⁴ Com'è stato fatto giustamente notare, la "dottrina dell'assorbimento o della prevalenza di una causa rispetto all'altra, che si prospetta per i contratti misti, qui non giova di fronte alla precisa disposizione dell'art. 809, il quale stabilisce quali istituti della donazione contrattuale sono applicabili agli atti di liberalità diversi dal contratto di donazione. Tale dottrina conduce a sovrapporre la volontà delle parti ed il loro intento, che vanno rispettati finché operano nell'orbita del lecito"; B. BIONDI, *Le donazioni*, in *Tratt. dir. civ.*, diretto da F. VASSALLI, Utet, Torino, 1961, 950 ss. Per uno scorcio riassuntivo delle varie tesi che su questo tema si sono affacciate nella letteratura giuridica cfr. A. LUMINOSO, *La vendita*, in *Tratt. dir. civ. e comm.*, già diretto da A. CICU-F. MESSINEO-L. MENGONI, continuato da P. SCHLESINGER, Giuffrè, Milano, 2014, 112 ss.

potendo scindersi il frammento scambiato da quello attratto dall'animo liberale, così il crisma della unitarietà è proprio sia del contratto strumentale al conseguimento di questo risultato, sia della causa (unica ma, per usare un'allegoria, *double-face*) che lo giustifica.

5. Il contratto di logistica alla luce della nuova disciplina

Dal contratto di logistica affiorano i tratti rivelatori del negozio strutturalmente complesso. A fronte della pluralità e specificità delle singole prestazioni concordate, riusciamo a scorgere i presupposti utili ad applicare, in linea di massima (e ferme restando le considerazioni che svilupperemo oltre), a ciascun frammento di prestazione solutoria lo statuto dell'intesa tipica che più si avvicina a esso. Centrando l'attenzione sulle clausole dianzi riportate, balza agli occhi che la vicenda negoziale da noi indagata involga una varietà di frammenti contrattuali tipici, fra i quali spiccano il trasporto di merci, il deposito e l'appalto di opere e servizi.

L'art. 1677-*bis* c.c., accogliendo le istanze provenienti dalle imprese di logistica, ha stabilito che la disciplina sul contratto di trasporto vada circoscritta alla prestazione, svolta dall'impresa di logistica, di spostamento delle merci da un luogo a un altro. Sicché, non potrà applicarsi al *custodiam praestare* lo statuto sul trasporto (con particolare riguardo alle regole in tema di limitazione della responsabilità contrattuale e di prescrizione breve).

Ciò detto, la nuova disposizione inquadra il contratto di logistica nello schema dell'appalto; tale qualificazione avalla tra l'altro la scelta d'inserirla nel Capo VII del Libro IV. L'impressione è che si sia trattato di una scelta classificatoria, o d'incorporazione tipologica, priva di una reale giustificazione logico-sistematica. Infatti, se la *voluntas legislatoris* è stata orientata a neutralizzare *in subiecta materia* la teoria dell'assorbimento (o del tipo legale "carismatico"), e se quindi il programma normativo è stato indirizzato per fare in modo che ciascuna prestazione dovuta dall'imprenditore di logistica sia attratta dallo statuto legislativo con il quale ha più diretta attinenza, non si vede perché incorniciare in maniera aprioristica il contratto di logistica nel contratto di appalto.

Il legislatore si è fatto condizionare da una sorta di pensiero riposto: per un verso – e questa è stata la rotta essenziale che più rileva e rileverà con riguardo ai futuri scenari applicativi – ha accolto l'idea che al trasporto e solo al trasporto si applichino le norme che lo riguardano, impedendo quindi che tramite il gioco dell'interesse ritenuto prioritario si soffochino

gli interessi informanti di sé le altre prestazioni (dalla custodia all'imballaggio, tanto per citare un esempio), per l'altro verso si è lasciato condizionare da una sorta di mentalità concettualmente tipizzante, ritenendo di dover procedere all'operazione di sussunzione tipologica di cui si è detto. Una sussunzione priva di valore vincolante, posto che non compete al legislatore qualificare: questi – come si usa dire – deve infatti *imperare* non già *docere*, perché quando definisce depriva la proposizione legislativa di forza normativa¹⁵.

La scorporazione del trasporto dall'appalto, che segna la sconfitta della teoria dell'assorbimento, nello stesso tempo offre spazio – come ci si attendeva – all'atomizzazione (o scomposizione) del rapporto e alla conseguenziale apertura alla tecnica della combinazione o del concorso di statuti. La disciplina sull'appalto viene quindi ad assumere un significato residuale: a essa si potrà ricorrere non in forza della suddetta qualificazione preconcepita, ma solo e soltanto alla luce delle singole prestazioni (si pensi, ad esempio, all'attività d'imballaggio o di "pallettizzazione"), con essa causalmente e funzionalmente compatibili e coerenti.

6. Notazioni finali

Riprendendo alcuni rilievi già espressi¹⁶, possiamo riconoscere che l'art. 1677-bis c.c. non abbia trasformato il contratto di logistica in una fattispecie legalmente tipica e compiutamente disciplinata. Esso continua a essere un accordo innominato.

Il legislatore si è infatti limitato a escogitare una regola preordinata a impedire l'applicazione – assai diffusa nel diritto delle corti – della teoria dell'interesse prevalente, che è il *prius* logico della riduzione a unità della fattispecie, la quale finiva in passato con l'essere sottoposta allo statuto del tipo legale dominante o "carismatico", appunto individuato dall'interesse sovrano.

Siamo quindi al cospetto di una regola che sconfessa l'orientamento accolto dal diritto giudiziale, senza però coltivare alcuna ambizione di creare una nuova tipologia legale racchiudente la disciplina esaustiva di un regolamento negoziale che nel perimetro dei rapporti commerciali ha raggiunto una consolidazione sociale.

¹⁵ Per tutti i riferimenti rinviamo a G. DE NOVA, *Il tipo contrattuale*, Cedam, Padova, 1974, 132 ss.

¹⁶ Si veda R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., ultimo par.

Il cerino acceso ora passa di nuovo nelle mani dei giudici. Di qui la domanda se l'art. 1677-*bis* c.c. sarà o no in grado di condizionare il diritto delle Corti, suggerendo alle autorità decidenti di abbandonare il metodo della sussunzione tipologica anche al di fuori dei contratti di logistica.

Per giunta, con riguardo a questi ultimi, una volta rispettato il precetto di sottoporre la prestazione di trasporto agli artt. 1683 ss. c.c., ci dobbiamo forse attendere che il domma della sussunzione riemerge dal cilindro dei tribunali, i quali – come se, in sintonia con la massima biblica, *nihil sub sole novi* – continueranno ad applicarlo ai restanti frammenti di prestazione, con l'esito di delimitare a essi tanto l'indagine sull'interesse prevalente quanto la concatenata individuazione della disciplina tipica che meglio ad esso si confà, la quale ultima andrà pertanto a regolare, fagocitandole, tutte le restanti prestazioni secondarie (o non “carismatiche”) diverse dal trasporto?

L'esperienza casistica darà le risposte ai superiori interrogativi. L'auspicio – com'è facilmente presagibile – è che i giudici la smettano di giocare – sia consentita la metafora – alla battaglia del tipo prevalente (o “carismatico”), e diano finalmente spazio al concorso di discipline, dedicando una specifica attenzione a quella racchiusa negli artt. 1321-1469-*bis* c.c., che – vale la pena di ricordare *en passant* – ha segnato la strada italiana per quel che attiene alla teoretica pandettistica del negozio giuridico¹⁷.

Solo per mezzo di questo procedere si offrirà alle parti la garanzia, che trae il proprio fondamento dall'art. 2 Cost.¹⁸, di rendere effettivo il principio di libertà negoziale, alquanto astretto e devitalizzato dalla teoria del tipo prevalente. Quel principio, a ben guardare, rischia infatti di essere indebolito dal tentativo di assemblaggio delle clausole entro lo statuto tipico, che finisce con l'incorporale depotenziandone la funzione pratica e snaturando pertanto la comune volontà delle parti¹⁹. L'unica via di uscita – si

¹⁷ Il legislatore italiano del 1942 – è noto – anziché recepire il modello accolto dal codice germanico del 1896, ha preferito costruire uno statuto generale del contratto altresì utile, in linea di principio, a fungere da punto di riferimento della disciplina sugli atti unilaterali tra vivi aventi contenuto patrimoniale (art. 1324 c.c.). Per tutti i riferimenti bibliografici sia consentito rinviare a R. CALVO, *Il negozio giuridico. Saggi*, Cacucci, Bari, 2022, 35 ss.

¹⁸ Si vedano, ad esempio, E. GABRIELLI, *L'autonomia privata*, II, *Teoria del contratto e diritto comparato*, Cedam, Padova, 2021, 27 ss.; F. LUCARELLI, *Solidarietà e autonomia privata*, Jovene, Napoli, 1970, 60 ss.; R. SACCO, in R. SACCO-G. DE NOVA, *Il contratto*, II, cit., 7 e 17 ss.

¹⁹ Cfr. G. BISCONTINI, *Onerosità, corrispettività e qualificazione dei contratti*, cit., spec. 129 s.; S. ORLANDO CASCIO-C. ARGIROFFI, *Contratti misti e contratti collegati*, in *Enc. giur.*, vol. IX, Roma, 1988, 5 ss. (dell'estratto); G. SICCHIERO, *Il contratto con causa mista*,

torni a ripetere – è quella che ha contraddistinto il percorso, pur non del tutto lineare, della nuova norma, e che dovrebbe condurre *naturaliter* all'applicazione delle tecniche atomistiche valorizzanti i singoli frammenti di prestazione, anziché frustrarli a séguito della loro annessione al reticolo del tipo legale prevalente²⁰.

Beninteso, l'arte combinatoria presuppone il suo impiego saggio e sagace: non bisogna prendere i vari pezzi di disciplina legale seguendo automatismi privi di costrutto. Occorre, al contrario, gestire tale arte *cum grano salis*, in modo da esercitarla lasciandosi condurre dalla stella polare del programma economico venante il patto, la quale segnerà sempre la giusta rotta per razionalizzare il rapporto fra accordo *sub iudice* e *ius positum*²¹.

Cedam, Padova, 1995, 299 ss.; G. SILINGARDI, *Contratti di servizi di logistica*, in *Enc. giur.*, vol. IX, Roma, 1997, 4 ss. (dell'estratto).

²⁰ Cfr. C.M. BIANCA, *Diritto civile*, 3, *Il contratto*, 2^a ed., Giuffrè, Milano, 2000, 480 ss.; G. BISCONTINI, *Onerosità, corrispettività e qualificazione dei contratti*, cit., 121; S. MONTICELLI, *I contratti per l'esecuzione di opere e servizi*, in S. MONTICELLI-G. PORCELLI (a cura di), *I contratti dell'impresa*, 2^a ed., Giappichelli, Torino, 2013, 150 ss.

²¹ A questo riguardo, cfr. F. MESSINEO, *Il contratto in genere*, I, in *Tratt. dir. civ. e comm.*, diretto da A. CICU-F. MESSINEO, Giuffrè, Milano, 1968, 714 ss.; R. SCOGNAMILIO, *Dei contratti in generale*, in *Comm. cod. civ.*, a cura di A. SCIALOJA-G. BRANCA, *Libro quarto, Delle obbligazioni, Art. 1321-1352*, Zanichelli-Foro italiano, Bologna-Roma, 1970, 47 ss.

LA FORNITURA DEI SERVIZI DI LOGISTICA E IL DECLINO DEL TIPO CONTRATTUALE

Fabrizio Criscuolo *

Raccogliendo le invocazioni della Dottrina¹, prima con la legge di bilancio del 2021, legge 30 dicembre 2021, n. 234, quindi con il decreto – legge emendativo 30 aprile 2022, n. 36, il legislatore come ognuno sa è intervenuto novellando il Codice con l'introduzione dell'art. 1677-*bis* e così attribuendo un qualche, vedremo poi se utile, riconoscimento normativo al c.d. contratto di logistica.

Si tratta di una fattispecie diffusamente radicata e praticata nel commercio interno e internazionale a seguito dell'evoluzione di attività che, originariamente operanti nel campo del trasporto, si sono per lo più ampliate con l'offerta di servizi logistici e che sono in continua espansione anche per effetto della vastissima diffusione del commercio in rete.

Non è agevole delimitare rigorosamente i confini del concetto di logistica, in ragione della elasticità di esso, in quanto atto a ricomprendere modalità di approvvigionamento, custodia e distribuzione di varie tipologie di prodotto. La finalità è tuttavia certamente quella di assicurare un efficiente funzionamento della catena distributiva, sì che le risorse necessarie risulti-

*Professore ordinario di Diritto civile – Università di Roma “Sapienza”.

¹ Cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *Il contratto di logistica nella giurisprudenza e nella prassi contrattuale*, in *Dir. comm. int.*, 2015, 409 ss.; M. BRIGNARDELLO, *Il contratto di servizi di logistica*, in F. MORANDI (a cura di), *I contratti di trasporto*, vol. II, Zanichelli, Bologna, 2013, 1521 ss., e, della stessa A., *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, in *Econ. dir. terz.*, 1996, 1059 ss.; M. MARCIANI, *Gli sviluppi della logistica della distribuzione commerciale*, in *Disc. comm.*, 2013, 31 ss.; N. FABRIO, *Il contratto di logistica: qualificazione e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 2010, 315 ss.; R. PISCIOTTA-E. SOLDANI, *La qualificazione giuridica del contratto di logistica*, nota a Trib. Milano, 15 settembre 2006, in *Merito*, 2006, 12, 742 ss.; C. ESPOSITO, *Il contratto di logistica*, in R. BOCCHINI (a cura di), *I contratti di somministrazione di servizi*, Utet, Torino, 2006, 580 ss.

no sempre disponibili nella quantità, nel momento e nel luogo richiesto. In ultima analisi, le attività in esame implicano un lavoro che coinvolge la gestione dei magazzini di stoccaggio e l'organizzazione del trasporto e dello smistamento del prodotto al cliente finale. Decentrando l'organizzazione di queste attività, estranee al *core business* dell'impresa produttrice, essa dovrebbe riuscire a ottimizzare i costi connessi a quelle attività.

In questo contesto, l'impresa di trasporto, obbligandosi verso il produttore, è chiamata ad assumere il rischio di assicurare che un flusso costante di rifornimenti giunga a destinazione nei tempi e con le modalità opportune.

Pertanto, la tendenza sembra quella di superare questi confini, disciplinando il rapporto in esame con modelli contrattuali aventi ad oggetto prestazioni diversificate ed integrate, incluse quelle di ricezione e di controllo di qualità, al punto che l'eterogeneità degli schemi negoziali che confluiscono nei modelli di logistica integrata (deposito, spedizione, trasporto, appalto di servizi e via discorrendo) pongono innegabilmente problemi non trascurabili di individuazione della disciplina applicabile.

Per vero, già prima dell'introduzione dell'art. 1677-*bis* il d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, poi modificato dalla legge n. 190/2014, prendeva in espressa considerazione le imprese di logistica, nel quadro del riassetto e della liberalizzazione delle attività di autotrasporto, considerando committente anche l'impresa che compie l'autotrasporto per conto di terzi e che stipula contratti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o prodromici all'affidamento del trasporto. Come ognuno può avvertire il concetto di logistica delinea così una attività che può apparire strumentale o accessoria a quella di trasporto. Sennonché, nella prassi, il rapporto tra i due ambiti sembrerebbe essere del tutto invertito, giacché è il rapporto atipico di logistica che tende a includere il servizio di trasporto, ove si rinvenga il fondamento causale del contratto proprio nella gestione del flusso di beni.

Torna così in primo piano il tema della complessità strutturale e funzionale del contratto di cui si discorre. Se l'interesse del committente si manifesta nella scelta strategica di affidare ad altra impresa la gestione continuativa degli ordini concernenti le merci in arrivo e in partenza nonché la distribuzione e la fornitura di servizi complementari risulta assai arduo operare una gerarchia tra gli schemi tipici che in tale complessità confluiscono, nella logica di cogliere la prevalenza dell'uno sull'altro sul piano tipologico.

La questione, come ognuno può avvertire, tutt'altro che priva di ricadute sul piano applicativo, costituiva il nucleo del problema, ove solo si pensi

al nodo principale che nella prassi e in taluni precedenti giurisprudenziali si è posto e continua ripetutamente a porsi: quello della delimitazione della responsabilità dell'operatore di logistica in caso di perdita o avaria delle merci, come previsto dagli artt. 1693, 1694 e ss. del Codice, in tema di trasporto di cose nonché quello connesso della brevità dei termini prescrizionali contemplati dalla medesima normativa. Si tratta, all'evidenza, di questioni che incidono non poco anche sugli aspetti economici del contratto in discorso, nella misura in cui spostare su un versante o sull'altro la linea di discriminazione tra responsabilità ed esenzione potrebbe determinare rispettivamente o un incremento dei costi sul mercato di questi servizi o un abbassamento della qualità dei medesimi.

In tale contesto, si era soliti far riferimento, ad esempio, all'istituto della responsabilità solidale disciplinata dall'articolo 29, comma 2, d.lgs. 10 settembre 2003, n. 276, che dispone che: *“in caso di appalto di opere o di servizi, il committente imprenditore o datore di lavoro è obbligato in solido con l'appaltatore, nonché con ciascuno degli eventuali subappaltatori entro il limite di due anni dalla cessazione dell'appalto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, comprese le quote di trattamento di fine rapporto, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi dovuti in relazione al periodo di esecuzione del contratto di appalto”*².

L'accento che mi permettevo di fare in esordio alla utilità effettiva del recente intervento normativo, denuncia un certo scetticismo sulla reale e

²Sul punto, cfr. A. TAGLIENTE, *Il rapporto di subfornitura tra elementi tipici e derivati dall'appalto: la questione della responsabilità solidale*, nota a App. Brescia 11 maggio 2016, in *Arg. dir. lav.*, 2016, 1033 ss., e, dello stesso A., *L'interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 29, secondo comma, d.lgs. n. 276 del 2003: la responsabilità solidale del committente quale principio generale in tutti i fenomeni di decentramento produttivo?*, in *Arg. dir. lav.*, 2018, 585 ss.; A. SITZIA, *Subfornitura e responsabilità solidale: ratio legis e lavoro indiretto e “lavoro indiretto” secondo la Consulta*, in *Lav. giur.*, 2018, 259 ss.; TARANTINO, *Gravi difetti e vizi dell'opera: è ammissibile la “concorrenza delle garanzie” a tutela del committente*, 2019, in *dirittoegustizia.it*; G. LUDOVICO, *La responsabilità solidale oltre il contratto di appalto e di subfornitura*, in *Riv. dir. sic. soc.*, 2020, 497 ss.; E. ROCCHINI, *La vis espansiva della responsabilità solidale nell'appalto: il caso del contratto di subfornitura*, in *Mass. giur. lav.*, 2019, 999 ss.; I. ALVINO, *Appalto, subfornitura, lavoro indiretto: la Corte costituzionale amplia l'ambito di applicazione della responsabilità solidale*, nota a Corte cost. 6 dicembre 2017, n. 2545, in *Riv. it. dir. lav.*, 2018, 242 ss. Sull'ambito di applicazione dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, si veda Cass. 20 dicembre 2021, n. 40782, in *CED online*, riguardante le società consorziate, ma anche Cass. 6 novembre 2019, n. 28515, *ivi*, che ha ampliato la tutela posta dall'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 altresì alla concessione o sub-concessione di un pubblico servizio, sulla base di una assimilazione di tale fattispecie a quelle del subappalto e della sub-fornitura.

concreta portata della novella, laddove, dopo aver, peraltro sommariamente elencato una serie di attività proprie del fenomeno, ma non esaustive di esso, dispone, com'è noto che *“alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili”*.

Alcuni primi commentatori della disposizione si sono affannati ad argomentare con soddisfatta enfasi il riuscito tentativo di tipizzazione del contratto di logistica, propugnando interpretazioni del laconico tenore appena richiamato che destano non poche perplessità, laddove finiscono col sostenere che l'ingresso del citato articolo avrebbe senz'altro ricondotto la logistica nell'ambito del tipo trasporto, minando così la responsabilità solidale negli appalti di logistica e facendo venire meno una tutela fondamentale per i numerosi addetti al settore³.

Queste conclusioni non sembrano, tuttavia, appropriate, e non soltanto in forza di argomenti di tipo formale quali la collocazione della norma nel Titolo III, Capo VII (e non nel Capo VIII dedicato al trasporto) che farebbe propendere per una qualificazione in termini appalto, ma anche e soprattutto in ragione di altri e più significativi indici.

Mi piace, in questa sede, ricordare il tenore della risposta a un interpello al Ministero del Lavoro⁴, in cui si afferma che *“anche in caso di appalti di più servizi di logistica relativi alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni, debba continuare a trovare applicazione l'art. 29, secondo comma, del d.lgs. 10 settembre 2003, n. 276, senza che la previsione contenuta nell'art. 1677-bis c.c. possa far venire meno tale generale forma di tutela per queste categorie di appalti”*.

Ne deriva che il quadro giuridico delle responsabilità solidali nell'ambito della logistica non esce affatto scalfito ma, al contrario, rafforzato, avendo il chiarimento evidenziato che in caso di contratto di logistica che preveda la contestuale presenza di attività di movimentazione e di distribuzione, si considera comunque applicabile la normativa in materia di appalto di servizi di trasporto, soggetti alla regola di responsabilità di cui all'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 anziché alla speciale disciplina di cui all'art. 83-bis, d.l. n. 112/2008.

Ciò che non esclude affatto la possibile applicazione del meccanismo di esonero dalla responsabilità solidale prefigurato dall'art. 83-bis con riferi-

³ Cfr. F. MORONGIU BONAIUTI, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. int.*, 2002, 305 ss.

⁴ Interpello n. 1/2022 dd. 17 ottobre 2022.

mento ai contratti di trasporto “puro”, non riconducibili all’appalto, in quanto non continuativi.

La portata dell’art. 1677-*bis* c.c., dunque, lungi dal rappresentare una modalità di tipizzazione del contratto in esame, nel senso comunemente accolto, al fine, cioè, di assicurare una disciplina uniforme cui ricondurre aprioristicamente, sempre e comunque, l’intero comparto, può dirsi limitata ad un chiarimento, non certo di stravolgente novità, circa l’applicazione, mediante rinvio espresso, in taluni casi e salvo incompatibilità, di regole vigenti in materia di contratto di trasporto, ai soli aspetti relativi alla responsabilità per la perdita o il danneggiamento/deperimento delle merci, sempre, giova ribadire, “in quanto compatibili”.

Questa evidenza indurrà necessariamente le nostre Corti ad approfondire, caso per caso, la compatibilità della normativa sui limiti risarcitori vettoriali, non esonerando certo, come del resto in passato, da un controllo e da una costante verifica degli adempimenti in costanza di esecuzione del contratto: ogni eventuale equivoco sulla qualificabilità delle prestazioni rese dall’operatore in termini di appalto, di trasporto o di altro, invero, deve misurarsi con la valutazione in concreto degli interessi meritevoli sottesi alle singole previsioni contrattuali. Devono, cioè, misurarsi col fatto, rivelandosi una volta di più, anche in questo caso, l’insufficienza della fattispecie e della tecnica qualificatoria basata sul meccanismo della sussunzione⁵.

Nella sostanza, si tratta di una impostazione assai prossima a quella che era alla base della proposta di intervento normativo originariamente elaborata dalla Associazione di categoria Assologistica, la quale auspicava una formulazione che esplicitasse l’applicazione a ogni singola prestazione della relativa disciplina⁶.

Del resto, già in passato, il problema della disciplina applicabile a singole operazioni logistiche veniva risolto anche integrando la disciplina contrattuale mediante il rinvio contenuto all’art. 1677 c.c., che com’è noto richiama, nei casi di appalti di servizi continuativi o periodici, le norme sulla somministrazione o mediante il rinvio operato dall’art. 1570 c.c., dettato proprio in tema di somministrazione, alle regole disciplinanti il contratto cui corrispondono le singole prestazioni.

Insomma, la sensazione è che, nonostante l’art. 1677-*bis* c.c., il contrat-

⁵in questo senso, cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, 1109 ss.; O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, in *lavorodirittieuropa.it*, 2022.

⁶Cfr. comunicato stampa di Assologistica del 29 giugno 2022, in *assologistica.it*.

to di logistica rimanga, attenendosi alle categorie dogmatiche, un contratto innominato e che il riferimento alla disciplina dell'appalto operi soltanto in via residuale, essendo stato oltretutto dettato per finalità ben precise, per fugare, cioè, i timori relativi all'applicabilità alla specie dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003.

Con buona pace, una volta di più, di chi rimane convinto che la certezza del diritto può essere preservata unicamente dal ricorso alla fattispecie e alla tecnica della sussunzione, in quanto ciò possa garantire la ripetitività delle soluzioni.

Si tratta di questioni metodologiche sulle quali mi piacerà spendere qualche considerazione conclusiva, non prima però di aver abbozzato qualche ulteriore riflessione sul tema specifico della responsabilità solidale del committente che, come accennavo, sembra essere alla base dell'intervento normativo di cui si discorre.

In particolare, per quello che ritengo possa essere di maggiore interesse per questo consesso, la novella ha suscitato il timore che l'intero settore logistico si potesse sottrarre al regime della responsabilità solidale del committente per gli obblighi retributivi e previdenziali di appaltatori e subappaltatori di cui al più volte citato art. 29 del d.lgs. n. 276/2003, vigendo, per contro, quanto al settore del trasporto, il diverso regime contenuto all'art. 83-*bis* del d.l. n. 112/2008 e successive modifiche. A termini delle citate norme, come è noto, la responsabilità solidale del committente, peraltro limitata nel tempo, è subordinata alla mancata verifica, al momento della stipula del contratto, della regolarità contributiva dell'impresa vettore, in altri termini alla mancata acquisizione di un DURC di data non anteriore a tre mesi. Sennonché, si era formato, in particolare in relazione all'attività di un'azienda di Stato, un altrettanto noto orientamento giurisprudenziale in ordine all'applicabilità del regime di solidarietà in luogo della sostanziale esenzione del committente in materia di trasporto.

È sulla base di questi timori che è stato richiesto e ottenuto il chiarimento da parte del Ministero del Lavoro poc'anzi accennato, chiarimento che tuttavia ha per taluni lasciato irrisolte diverse questioni interpretative.

Si rende opportuno in questo contesto muovere da un dato, che non è soltanto di tipo letterale. Il contratto di logistica integrata possiede taluni connotati strutturali e funzionali del contratto di appalto, come lo stesso *incipit* della disposizione (*"se l'appalto ha per oggetto"*) sembra confermare. Se così è, ai profili che mettono capo a questa qualificazione sembrerebbe naturale applicare la disciplina che le plurime fonti dedicano alla materia dell'appalto. Sicché l'applicazione della disciplina del trasporto dovrebbe

limitarsi alla sola attività di trasferimento delle merci, con la conseguenza di limitare anche la portata dell'esenzione.

Vi è poi l'esigenza di misurarsi con l'espressione "*si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili*".

Torna così in primo piano, nell'ambito della verifica di compatibilità, quell'orientamento giurisprudenziale che, in ossequio alla teoria dell'assorbimento, privilegia la disciplina dello schema in concreto prevalente⁷. Si tratta tuttavia di un orientamento formatosi in epoca anteriore alla novella, ancorché, giova ribadire, potenzialmente attuale in ragione dell'apertura offerta dal riferimento alla compatibilità.

Peraltro, la meccanica applicazione del regime restrittivo della solidarietà, pur laddove potesse pervenirsi alla conclusione in ordine alla prevalenza dello schema del trasporto, suscita non pochi dubbi di legittimità costituzionale, anche in considerazione di un importante precedente della Consulta che nel 2017 si è occupata dell'applicabilità del regime di responsabilità solidale ai contratti di subfornitura⁸.

Si trattò di una decisione che un tempo sarebbe stata definita interpretativa di rigetto, con la quale la Corte, nel respingere la questione, ha riconosciuto la necessità di applicazione estensiva e analogica dell'art. 29 più volte citato, preso atto della *ratio* della disposizione, consistente nella esigenza di evitare il rischio che strumenti di dissociazione fra titolarità del contratto di lavoro e utilizzazione della prestazione si risolvano in danno dei lavoratori addetti all'esecuzione del contratto. In quella occasione l'affermazione della Corte è stata netta laddove si sancisce che ogni esclusione si porrebbe in contrasto con l'art. 3 della Carta, la tutela in parola non potendo "*non estendersi a tutti i livelli di decentramento*", ciò che ha convinto anche la dottrina più riluttante a convenire che l'ambito di appli-

⁷ Cfr. Cass., Sez. Un., 28 gennaio 2020, n. 1868, in *Rep. Foro it.*, 2020, voce *Giurisdizione civile*, n. 7; Cass. 17 ottobre 2019, n. 26485, *ivi*, 2019, voce *Contratto in genere*, n. 253; Cass. 17 novembre 2010, n. 23211, in *Contr.*, 2011, 329 ss., con nota di R. SENIGALIA, *La rilevanza contrattuale dell'obbligazione di custodire nei contratti misti a struttura complessa*. Per la giurisprudenza europea si veda Corte giust. 6 maggio 2010, causa n. 145/08 e n. 149/08, *Club Hotel Loutraki A E*, in *Racc.*, 2010, I, 4165. In relazione al contratto di appalto di servizi e alla sua controversa figura, cfr. Cass. 14 luglio 2015, n. 14670, in *Dir. mar.*, 2016, 107 ss., con nota di M. LOPEZ DE GONZALO, *Spunti di riflessione in tema di appalto di servizi di trasporto*; Cass. 18 dicembre 2015, n. 25517, in *Rep. Foro it.*, voce *Prescrizione e decadenza*, n. 75; Cass. 30 novembre 2010, n. 24265, *ivi*, 2010, voce *cit.*, n. 90.

⁸ Corte cost. 6 dicembre 2017, n. 2545, in *Riv. it. dir. lav.*, 2018, 237 ss.

cazione dell'art. 29, comma 2, interpretato in linea con i principi fondamentali, debba estendersi a tutti i contratti aventi per oggetto prestazioni di *facere*, tra i quali, ovviamente, quelli di logistica integrata. Oltretutto, lo schema della subfornitura, direttamente esaminato dalla Consulta, condivide con il contratto di logistica e con quello di trasporto continuativo il massimo livello di integrazione contrattuale, giacché l'attività di trasporto si mostra fortemente correlata con le altre attività della logistica, che implicano il ricorso a competenze e *know how* di regola posseduti dalla committenza (si pensi, ad esempio, ai sistemi di tracciamento).

Ma la vera novità e importanza della decisione della Corte sembra proprio consistere nel riconoscimento della possibilità di prescindere dalla tecnica della sussunzione della fattispecie nell'appalto, sancendo la portata generale della disciplina della solidarietà, senza dover passare per la qualificazione specifica in termini di appalto.

Insomma, il regime di responsabilità solidale del committente, un tempo ritenuto eccezionale rispetto alla disciplina ordinaria della responsabilità civile, è tutt'altro che eccezionale se riletto alla luce dei principi fondamentali, particolarmente in materia di lavoro, invertendosi così il rapporto tra regola ed eccezione, quest'ultima potendo predicarsi in relazione al regime di esenzione, sempre che non in contrasto con altre regole di rango sovraordinato.

Ne consegue che, di là dalla possibile trasposizione del regime di esenzione alla semplice attività del trasferimento di cose, tutte le altre attività previste dal contratto non possono che ricadere sotto la regola dell'art. 29, comma 2, generale in quanto espressione e attuazione di principi e valori sovraordinati.

Fermo quanto detto e nell'avviarmi a tirare le somme, s'impone qualche considerazione più generale, di carattere per così dire metodologico, profilo sul quale, peraltro, può trovare più spazio la riflessione del civilista.

Due, in proposito, le considerazioni che vorrei valorizzare come contributo ulteriore di riflessione.

La prima. Il ruolo dei servizi di trasporto e di logistica nell'attuale contesto delle relazioni economiche, anche in ragione della dimensione globale del commercio e della ormai inarrestabile diffusione degli scambi in rete nonché della centralità assunta dal momento della distribuzione del prodotto al consumatore finale o ai *partner* commerciali e della aumentata efficienza dei moderni mezzi di trasporto nonché, infine, della posizione per così dire ancillare del "servizio di trasporto" nel quadro delle più complesse attività logistiche, stride con la marcata settorializzazione delle regole

che nel tempo hanno inteso isolare specifici corpi normativi a disciplina di particolari fattispecie.

Nel settore della contrattualistica, pertanto, l'idea di un diritto dei trasporti a sé stante, retto da principi e da regole autonomi e tendenzialmente refrattari al contagio del diritto civile non può che fare i conti, da un lato, con la sempre maggiore pregnanza di questioni legate al diritto internazionale privato e alla c.d. *lex mercatoria*; dall'altro, con la necessità e la consapevolezza dell'unitarietà di un sistema che, seppur articolato in una complessità di fonti, a vari livelli, esige un approccio unitario, al fine di individuare i rimedi più appropriati anche attraverso il ricorso a disposizioni inserite in corpi normativi apparentemente afferenti a settori diversi ma utili, sotto il profilo funzionale, attesa anche la portata sistematica di molte di esse, a individuare la soluzione nel raffronto fra interessi protetti e concreti interessi coinvolti.

La seconda. Le numerose impostazioni, sostenute con argomentazioni di varia natura, per individuare la disciplina applicabile al c.d. contratto per servizi logistici, muovono tutte, e continuano a muovere, anche all'indomani dell'introduzione dell'art. 1677-*bis* c.c., dalla constatazione dell'indubbia atipicità del contratto in parola, non foss'altro perché la prestazione caratterizzante della fattispecie, la gestione del prodotto, può realizzarsi attraverso svariate ed eterogenee modalità di difficile riconduzione agli schemi tipici più prossimi alla fattispecie.

Di tale difficoltà dà conto la scarsa conducenza di risultati fondati sulla tecnica della sussunzione, tecnica che ha messo capo all'applicazione ora delle norme sul deposito, ora del trasporto, ora della spedizione, ora dell'appalto di servizi, ora della somministrazione, ora dell'*outsourcing*.

Il metodo sillogistico fondante tale approccio ricerca la disciplina applicabile riesumando le categorie della causa mista o complessa, basata sulla combinazione, per somma o per sintesi, delle numerose prestazioni contemplate dai modelli contrattuali di cui si discute, prestazioni che, tuttavia, quand'anche sussumibili in uno o più schemi tipici, rimarrebbero singolarmente irrilevanti, in ragione della palese incapacità di compendiare la concreta funzione del contratto, dunque di individuarne la disciplina del caso concreto.

Si manifesta a questa stregua l'esigenza ineludibile di superare la stessa filosofia del tipo contrattuale⁹ nella misura in cui le forme nuove di or-

⁹Nel senso del superamento della contrapposizione contratti tipici/contratti atipici, cfr. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-*

ganizzazione di attività, di utilità e di persone fa emergere irrefutabilmente l'insufficienza delle vecchie strutture già tipiche, tenuto conto che non siamo soltanto di fronte all'accelerazione del moto creativo di nuove strutture, ma persino alla possibilità che quelle tradizionali vengano piegate a finalità assai diverse da quelle per le quali avevano assunto specifica tipizzazione (si pensi alla paradigmatica vicenda giurisprudenziale della vendita con scopo di garanzia). Insomma. La tipicità, lungi dall'esprimere un criterio di meritevolezza certo e vincolante, si atteggia al più a sintomo, neppure sempre utilmente indicativo.

È così che la valutazione dell'atto di autonomia, superato il momento del riscontro dell'esistenza di schemi tipici, ha necessità di incentrarsi sull'interesse in concreto perseguito dalle parti, non essendo oltretutto affatto scontato che la valutazione sociale positiva espressa dal tipo autorizzi l'atto a trovare tutela nell'ordine giuridico.

Dunque, più che individuare fattispecie tipiche alle quali accostare i contratti in esame sulla base del criterio dell'assorbimento o della prevalenza, occorre spostare il *focus* sulla funzione assolta in concreto dal contratto, superando una volta per tutte la vecchia tecnica della sussunzione.

Se così è, nessun automatismo applicativo può predicarsi a seguito della riconduzione di isolati diversi interessi coinvolti a un tipo contrattuale piuttosto che ad un altro ma, per contro, la necessità di rinvenire nel sistema soluzione e tutela attraverso gli strumenti più idonei a garantire l'interesse maggiormente meritevole all'esito di un bilanciamento caso per caso.

Da qualche tempo, del resto, anche la Suprema Corte sta prendendo atto della esigenza di superare vecchi e stanchi rituali nel procedimento di qualificazione segnati da una spasmodica, paradossale e talora grottesca meccanica riconduzione della fattispecie concreta allo schema legale.

europeo delle fonti. IV. *Attività e responsabilità*, ESI, Napoli, 2020, 68 ss.; G. PERLINGIERI, *In tema di tipicità e atipicità dei negozi: i cosiddetti "vitalizi impropri"*, in *Studi senesi*, 2020, 141 ss.; A. FACHECHI, *Il problema della disciplina applicabile tra tipicità e atipicità contrattuale*, in E. CATERINI-L. DI NELLA-A. FLAMINI-L. MEZZASOMA-S. POLIDORI (a cura di), *Scritti in onore di Vito Rizzo*, Napoli, 2017, 581 ss.; A. FEDERICO, *Tipicità e atipicità dei contratti*, in C. PERLINGIERI-L. RUGGERI (a cura di), *L'incidenza della dottrina sulla giurisprudenza nel diritto dei contratti*, ESI, Napoli, 2016, 165 ss.; D. VALENTINO, *Crisi economica e tipologie contrattuali*, in *Riv. dir. priv.*, 2016, 327 ss.; R. CLARIZIA, *Il contratto tra tipico e atipico. La distinzione serve ancora?*, in *I singoli contratti*, Giuffrè, Milano, 2017, 1 ss.; F. CRISCUOLO, *Tipicità e atipicità del negozio*, in G. PERLINGIERI-L. RUGGERI (a cura di), *L'attualità del pensiero di Emilio Betti a cinquant'anni dalla scomparsa*, Scuola estiva dell'Associazione dei Dottorati di Diritto privato, Camerino 5-8 settembre 2018, ESI, Napoli, 2019, 583 ss.

Emblematico e a tutti noto l'intervento delle Sezioni Unite del 2017 sulla causa in concreto¹⁰, intervento peraltro anticipato da ancor più significative pronunce nelle quali la Suprema Corte ha affermato la necessità di applicare a contratti recanti un certo *nomen iuris* la disciplina dettata per contratti diversamente nominati tutte le volte che sia dato di cogliere aspetti funzionali essenziali per il conseguimento di uno scopo comune e per l'attuazione di interessi più meritevoli alla stregua di giudizi di valore¹¹. Questo insegnamento ci esorta definitivamente a ragionare per problemi in ragione della crescente attenzione alle peculiarità e alle irripetibilità del fatto concreto al fine di individuare la disciplina più ragionevole e più adeguata.

Sennonché, le incrostazioni di vecchi dogmi resistono più strenuamente presso le corti di merito, rendendoci avvertiti che il cammino in questa direzione è ancora lungo e che il nostro contributo si rende ancor più indispensabile.

¹⁰ Cfr. Cass. 28 aprile 2017, n. 10509, in *Contr.*, 2017, 383 ss., con nota di U. CARNEVALI; Cass., Sez. Un., 24 settembre 2018, n. 22437, in *Foro it.*, 2018, I, 3512 ss.

¹¹ Ad esempio, cfr. Cass. 3 aprile 2013, n. 8100, in *CED online*; Cass. 12 novembre 2009, n. 23941, in *Giur. it.*, 2010, 1560; Cass. 8 maggio 2006, n. 10490, in *Corr. giur.*, 2006, 1718.

LOGISTICA E DIRITTI DEI LAVORATORI NELLE CATENE DEL VALORE: PROSPETTIVA QUALIFICATORIA E RECENTI NOVITÀ LEGISLATIVE

Alessandro Riccobono *

1. Prospettiva qualificatoria e modelli d'impresa nel settore della logistica

Il contratto di logistica integrata è un nuovo tipo negoziale?

A questa domanda hanno cercato di rispondere tutti coloro che si sono occupati a vario titolo del “neo-nato” art. 1677-*bis* c.c., la cui disciplina stabilisce le regole da applicare ai contratti commerciali aventi ad oggetto una “prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose”¹.

Nella prospettiva degli studi civilistici e di diritto dei trasporti, il problema dell'inquadramento del contratto di logistica si pone per via delle incertezze giurisprudenziali che si sono registrate a proposito dell'applicabilità in tale ambito di alcune discipline chiave per le imprese coinvolte nella catena del valore: si pensi alla responsabilità del vettore per i casi di danno da perdita o avaria delle merci, al diritto di ritenzione sui corrispettivi, ai privilegi sulle cose trasportate o al termine di prescrizione delle azioni risarcitorie².

* Professore ordinario di Diritto del lavoro – Università degli Studi di Palermo.

¹ Cfr. A. ALBANESE, *Il più moderno tra i contratti più antichi: le nuove sfide dell'appalto*, in *Giur. comm.*, 2023, 688 ss.; U. CARNEVALI, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, e, dello stesso A., *Il contratto di servizi logistici*, in *Contr.*, 2022, 253 ss.; R. CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, 1109 ss.; G. IUDICA, *L'appalto di servizi, la logistica e l'art. 1677 bis*, in AA.VV., *Per i cento anni dalla nascita di Renato Scognamiglio*, Jovene, Napoli, 2022, 537 ss.

² Cfr. C. TINCANI, *Il trasporto e il contratto di logistica*, in *Dir. mar.*, 2022, 540 ss.; M. LOPEZ DE GONZALO, *Il contratto di logistica nella giurisprudenza e nella prassi contrattuale*, in *Dir. comm. internaz.*, 2015, 409 ss.

In ottica giuslavoristica, invece, il medesimo dilemma qualificatorio rileva ai fini dell'individuazione delle tutele spettanti al personale impiegato dagli operatori di logistica, la cui intensità varia notevolmente a seconda di come si classifichi lo specifico modello di *business* descritto dall'art. 1677-bis c.c.³.

La questione principale, come è noto, riguarda il regime delle garanzie sui crediti retributivi e contributivi maturati dai lavoratori nel periodo di esecuzione del contratto, alla luce della potenziale concorrenza fra le discipline del trasporto e dell'appalto, parimenti richiamate dal dettato codicistico.

Nel disporre l'applicazione della disciplina del contratto di trasporto alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro – seppur nei limiti della loro compatibilità con le altre disposizioni del Titolo III, Capo VII del Codice civile – la disposizione in esame sembra infatti riservare al personale addetto alle attività di movimentazione delle merci ed ai servizi ad esse accessori il regime della responsabilità solidale fra committente e vettore di cui all'art. 83-bis, d.l. n. 112/2008, conv. dalla legge n. 133/2008⁴, in luogo del più favorevole modello di solidarietà previsto in materia di appalti dall'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003.

Questa prospettazione ha suscitato il timore che l'intervento legislativo sarebbe stato un "omaggio" alle multinazionali della grande distribuzione⁵, traducendosi in un malcelato tentativo di incentivare le strategie di concorrenza al ribasso sul costo del lavoro, già ampiamente praticate nel settore del trasporto stradale⁶.

In un precedente contributo si è cercato di fornire alcuni argomenti in grado di ridimensionare siffatte preoccupazioni, escludendo che il contratto di logistica costituisca un tipo negoziale autonomo e distinto ri-

³ Cfr. E. VILLA, *Quando l'“appalto” ha ad oggetto servizi di logistica*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 1 ss.; O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, *ivi*; P. BOZZAO-L. MONTEROSI, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs. chiaroscuri interpretativi*, in *Dir. lav. merc.*, 2022, 499 ss.

⁴ Come modificato dall'art. 1, commi 247 e 248, legge n. 190/2014.

⁵ Così il comunicato del Collettivo Gigaworkers, *La manina, la frode e il dispotismo*, in www.ffmpegera.org.

⁶ Cfr. i casi di studio esaminati da S. BORELLI-G. ORLANDINI, *Lo sfruttamento dei lavoratori nelle catene d'appalto*, in *Giorn. dir. lav. rel. ind.*, 2022, 109 ss.; G. FROSECCHI, *Il dumping sociale nel settore dell'autotrasporto europeo: in viaggio tra differenziali di costo e imprese cartiere*, *ivi*, 2020, 543 ss.

spetto al contratto di appalto, ma soprattutto che al suo interno possano coesistere regimi di tutela differenziata in relazione alle mansioni svolte dai lavoratori, poiché ciò comporterebbe l'incostituzionalità della norma per violazione dell'art. 3 Cost.⁷.

D'altra parte, il nodo della responsabilità solidale è stato sciolto grazie all'intervento di un'apposita circolare del Ministero del lavoro, che ha individuato nell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, il meccanismo di protezione generale da applicare a tutti i lavoratori, a prescindere dal tipo di servizio di logistica a cui vengano adibiti⁸.

In effetti, sembrano esservi pochi dubbi sul fatto che il contratto di logistica costituisca uno specifico modo d'essere dell'appalto di servizi e che ne segua in massima parte le regole⁹.

Ciò nondimeno, l'interesse verso la possibile tipizzazione di questa nuova fattispecie contrattuale dimostra che il procedimento di qualificazione rimane la prima frontiera delle tecniche di tutela del diritto del lavoro, facendone un *passee-partout* di cui è possibile avvalersi anche sul terreno delle relazioni commerciali d'impresa, specialmente quando si tratti di impedire che il sistema protettivo venga scardinato in modo indiretto, attraverso operazioni di frammentazione organizzativa finalizzate alla ricerca dello schema negoziale più conveniente per chi controlla il ciclo produttivo.

2. Frammentazione delle catene di distribuzione e trasporto dell'ultimo miglio: il caso dei "padroncini"

Il campionario delle tecniche che permettono alle imprese di aggirare gli *standard* lavoristici attraverso la scomposizione delle catene di produzione è straordinariamente vasto e difficile da perimetrare¹⁰, anche se le

⁷ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, in *Lav. giur.*, 2023, 363 ss.

⁸ Cfr. MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI, *Interpello*, 17 ottobre 2022, n. 1. In precedenza, sulla stessa linea, anche la circolare del medesimo dicastero, 11 luglio 2012, n. 17.

⁹ Cfr. già Cass. 27 luglio 2022, n. 6625, in *Dejure*; Trib. Napoli 7 maggio 2021, n. 4347 e Trib. Parma, 3 luglio 2013, n. 985, in *Dejure*; App. Bologna 2 febbraio 2014, in *Giur. it. Mass.*, 2014.

¹⁰ Sul tema cfr. L. DORIGATTI, *La precarietà invisibile. Catene del valore, appalti e condizioni di lavoro*, in *Il Mulino*, 2018, 561 ss., nonché i saggi contenuti in A. ALLAMPRESE-O.

proporzioni del fenomeno possono essere facilmente intuite se si guarda allo stato di elevata conflittualità che si registra nel settore dei trasporti, dove continuano a proliferare nuove forme di mobilitazione collettiva impegnate a rivendicare condizioni di lavoro eque e dignitose, nonostante le difficoltà organizzative in cui si imbatte il sindacato tradizionale¹¹.

Rimanendo nella prospettiva qualificatoria può essere utile soffermarsi su alcuni casi paradigmatici, che permettono di delineare più compiutamente gli effetti deregolativi prodotti dalla cosiddetta terziarizzazione dell'economia e il loro impatto sulle condizioni di lavoro di chi opera in regime di *outsourcing*¹².

In linea di principio lo schema di base è sempre lo stesso: l'affidamento in conto terzi di una serie di attività nevralgiche per la distribuzione delle materie prime e delle merci è attuata dai grandi *player* del mercato per sottrarsi alle responsabilità datoriali, scaricando i rischi e gli oneri collegati all'assunzione di manodopera su una miriade di imprese di minori dimensioni, che si collocano all'interno delle *supply chains* in posizione di dipendenza economica e organizzativa¹³.

In questo scenario l'esempio più celebre è quello dei cosiddetti "padroncini" addetti al trasporto dell'ultimo miglio, categoria professionale sulla cui qualificazione si discute fin dagli anni '80 del secolo scorso, con esiti non sempre persuasivi¹⁴.

Si tratta di soggetti che vengono usualmente inquadrati come prestatori d'opera o piccoli imprenditori, sebbene la qualifica di indipendenza mal si

BONARDI (a cura di), *Logistica e lavoro*, in *Quad. riv. giur. lav.*, 2018, 9 ss., e *Riv. giur. lav.*, 2020, I, 363 ss.

¹¹ Cfr. S. BOLOGNA-S. CURI, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, in *Giorn. dir. lav. rel. ind.*, 2019, 125 ss.; L. CINI-B. GOLDMANN, *Dal controllo alla mobilitazione. Le lotte dei ciclofattorini e dei facchini della logistica in Italia*, in *Lab. Law Iss.*, 2020, 3 ss. Da ultimo V. anche il dossier della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, *Appalti e conflitto collettivo: tendenze e prospettive*, Roma, 2021, su cui A. BELLAVISTA-O. RAZZOLINI, *Il dossier della Commissione di garanzia sullo sciopero in materia di appalti nei servizi pubblici essenziali. Una panoramica ricca di spunti nuovi e di prospettive stimolanti*, in *Lav. dir. Europa*, 2021, 1 ss.

¹² Cfr. M. MARINELLI, *Decentramento produttivo e tutela dei lavoratori*, Giappichelli, Torino, 2002.

¹³ Cfr. S. BORELLI, *Subcontracting: exploitation by design*, The Left in the European Parliament, Bruxelles, 2022, 1 ss.

¹⁴ Cfr. Cass., Sez. III, 26 novembre 1980, n. 6271, *ivi*; Pret. Milano 10 giugno 1995, in *Gius.*, 1995, 3878; Pret. Torino 9 luglio 1997, in *Giur. piem.*, 1997, 297. Sui problemi qualificatori sollevati da tale figura v. anche la Circolare Inps 14 novembre 1996, n. 218.

concili con lo stato di sudditanza in cui essi versano nei confronti delle imprese madri, con le quali intrattengono rapporti contrattuali quasi sempre in regime di mono-committenza.

Nello schema del “trasporto con sub-trasporto” le società committenti si avvalgono di imprese mono-veicolari che operano attraverso il mero apporto individuale dei loro titolari/conducenti, i quali si collocano nell’ultimo anello della catena di distribuzione.

Il lavoro personale prevale sul capitale investito, e questo facilita pratiche di svalutazione competitiva basate sul risparmio dei costi organizzativi e gestionali della consegna, naturalmente a svantaggio del contraente debole¹⁵.

In merito alla natura di tali rapporti continua a registrarsi un contenzioso piuttosto fervido, anche se fino ad oggi la giurisprudenza è stata propensa ad escluderne la collocazione nell’area della subordinazione, ritenendo che i classici indici della proprietà del mezzo di trasporto e della facoltà di non accettare gli incarichi commissionati dalla committente bastino per confermare l’assunzione di responsabilità per i rischi e i costi connessi all’attività svolta, in linea con la natura indipendente dichiarata in sede di stipulazione¹⁶.

Si tratta di un indirizzo piuttosto consolidato, ma su cui è lecito esprimere qualche perplessità: viene da chiedersi, per esempio, cosa succederebbe nell’eventualità che le controversie sui padroncini venissero scrutinate alla luce della disciplina sulle collaborazioni etero-organizzate di cui all’art. 2, d.lgs. n. 81/2015, la cui applicazione non risulta ancora essere stata invocata nelle aule giudiziarie.

Al riguardo basti considerare che gli indici sintomatici finora utilizzati per qualificare in termini di autonomia la prestazione dei padroncini sono gli stessi valorizzati dal più recente filone sui *rider* delle piattaforme digitali, con l’esito diametralmente opposto di ricondurre tali rapporti all’area del lavoro etero-organizzato¹⁷ e talvolta anche di quello subordi-

¹⁵ Cfr. M. RIGUZZI, *Impresa di trasporto e rapporti con i cosiddetti padroncini: le novità introdotte dal d.lg. 10 settembre 2003 n. 276*, in *Dir. trasp.*, 2004, 361 ss.

¹⁶ Cfr., da ultimo, Cass. 3 ottobre 2022, n. 28568, in *Dejure*.

¹⁷ Cfr. Trib. Milano 28 settembre 2023 e Trib. Milano 19 ottobre 2023, in *Riv. giur. lav.*, 2024, II, 2, sez. *rglnews*, con nota di A. GRAVINESE, *Tutele collettive e previdenziali per i riders: superate anche le ultime riserve all’integrale equiparazione nel trattamento*; App. Torino 4 febbraio 2019, in *Lavoro e giur.*, 2019, 4, 398 ss., con nota di G.A. RECCHIA, *Contrordine! I riders sono collaboratori eterorganizzati*; Cass. civ., Sez. lav., 24 gennaio

nato¹⁸, al di là della formale libertà di partecipare o meno alle corse.

L'imputazione delle tutele della subordinazione per equivalente potrebbe dunque rappresentare un argine contro le pratiche di sfruttamento più diffuse ma anche più difficili da intercettare, alleggerendo l'onere probatorio gravante su autisti e conducenti collocati nella terra di mezzo fra impresa e lavoro, ma non meno vulnerabili di quanti svolgano la prestazione in condizioni di piena dipendenza tecnico-funzionale.

3. Appalti di distribuzione e fenomeni interpositori

Un ulteriore spazio operativo in cui il sindacato giudiziale svolge una funzione correttiva del decentramento patologico riguarda la distinzione tra appalti leciti ed interposizione di manodopera.

Anche su questo versante è possibile tracciare la linea di confine tra le due fattispecie avvalendosi della metodologia che governa le operazioni di accertamento della subordinazione, sotto la guida del principio di effettività¹⁹.

In effetti, la costruzione del nesso impresa-lavoro a fini qualificatori risale ai più autorevoli studi sul fenomeno interpositorio, dove il problema dell'organizzazione genuina è stato concepito come un ideale prolungamento della questione subordinazione²⁰.

Se si guarda alla giurisprudenza che si occupa delle esternalizzazioni fraudolente nel settore dei trasporti e della logistica, questo approccio emer-

2020, n. 1663, par. 25, in *Dir. rel. ind.*, 2020, 2, 499, con nota di G. PROIA, *Le "collaborazioni organizzate" dal committente: punti fermi (pochi) e incertezze (tante)*.

¹⁸ Cfr. Trib. Palermo 24 novembre 2020, in *Riv. giur. lav.*, 2021, II, 241, con nota di A. RICCOBONO, *Lavoro su piattaforma e qualificazione dei riders: una "pedalata" verso la subordinazione*. Trib. Torino 18 novembre 2021, in *Labor*, 2022, con nota di C. DE MARCO-A. GARILLI, *La qualificazione del lavoro dei rider: ancora una volta il giudice accerta la subordinazione e individua nella piattaforma interponente il reale datore di lavoro*; Trib. Milano 20 aprile 2022, n. 1018, con nota di A. BELLAVISTA, *Riders e subordinazione: a proposito di una recente sentenza*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 1 ss.

¹⁹ Cfr., da ultimo, Cass. 5 luglio 2021, n. 18943, in *Dejure*.

²⁰ Cfr., per tutti, O. MAZZOTTA, *Rapporti interpositori e contratto di lavoro*, Giuffrè, Milano, 1979, e, dello stesso A., *Interposizione e appalti: un profilo storico-critico*, in G. PROIA (a cura di), *Appalti e lavoro. Problemi attuali*, Giappichelli, Torino, 2022, 1 ss.; E. GRAGNOLI, *La cosiddetta "interposizione di manodopera", la ricostruzione della fattispecie e le indicazioni normative*, in AA.VV., *Scritti in onore di Oronzo Mazzotta*, Cacucci, Bari, 2022, 679 ss.

ge sia per contrastare l'espediente classico del ricorso a cooperative di facchinaggio spurie, nelle quali i conducenti degli automezzi sono completamente estranei alla gestione aziendale e dipendono direttamente dalle imprese committenti²¹, sia per sanzionare le nuove manifestazioni dello pseudo-appalto digitale, dove l'esercizio dei poteri datoriali è affidato alle capacità conformatrici di sofisticate tecnologie algoritmiche, che operano come veri e propri preposti virtuali dell'utilizzatore²².

Gli illeciti penali e tributari cui danno luogo questi stratagemmi sono piuttosto noti e particolarmente gravi: evasione fiscale e falsa fatturazione sono i più ricorrenti, e vanno di pari passo con l'illegittima deduzione delle spese per il personale e con l'omesso versamento dei contributi previdenziali²³.

Non è possibile soffermarsi ulteriormente sulle caratteristiche di questi fenomeni perversi, che da una parte realizzano moderne forme di caporalato, dall'altra distorcono le finalità dello scopo mutualistico sotteso alla cooperazione²⁴.

Ciò nondimeno, è bene segnalare che su questo versante la giurisprudenza ha fatto un uso particolarmente rigoroso del principio di effettività, avva-

²¹ Cfr., *ex multis*, Cass. 2 novembre 2022, n. 32289; Cass. 6 aprile 2021, n. 9231, in *Dejure*.

²² Cfr. App. Venezia 30 marzo 2023, in *Arg. dir. lav.*, 2023, II, 1047, con nota di M.L. PICUNIO, *Appalti tecnologici nella logistica: è sufficiente l'utilizzo della piattaforma per escludere la genuinità dell'appalto?*; Trib. Padova, Sez. lav., 3 marzo 2023, n. 126, in *Riv. it. infor. dir.*, 2023, 205 ss., con nota di L. NANNIPIERI, *Eterodirezione "algoritmica" negli appalti della logistica. Verso un quadro giurisprudenziale in mutamento*; Trib. Padova, Sez. lav., 16 luglio 2019, n. 550, *Riv. it. dir. lav.*, 2020, II, 105, con nota di A. INGRAO, *Merchandage du travail tra appalto e distacco illeciti. Quando il datore di lavoro è un software nella logistica 4.0*; Trib. Catania 4 novembre 2021, n. 4553, in *Dir. rel. ind.*, 2022, 1128 ss., con nota di I. TAGLIABUE, *L'impatto delle nuove tecnologie sulla legittimità giuridica del contratto di appalto: note a margine di una sentenza del Tribunale di Catania*. Nella maggior parte dei casi si trattava di lavoratori dipendenti di cooperative che gestivano in appalto i servizi di logistica all'interno di un magazzino dell'impresa committente, la quale dirigeva e controllava la loro attività attraverso un *software* che indicava i compiti da svolgere.

²³ Cfr. Cass., Sez. trib., 8 maggio 2023, n. 12189, in *Dejure*, con riferimento al caso di una società di distribuzione che aveva affidato l'appalto di autotrasporto ad alcune cooperative, tutte riconducibili allo stesso titolare, che a loro volta facevano ricorso ad autotrasportatori che risultavano formalmente assunti come dipendenti, ma che in realtà svolgevano la loro attività in proprio.

²⁴ Cfr. A. BELLAVISTA, *Cooperative e sfruttamento del lavoro nella logistica*, in *Riv. giur. lav.*, 2020, I, 454 ss.; R. RIVERSO, *Cooperative spurie ed appalti: nell'inferno del lavoro illegale*, in *Quest. giust.*, 30 aprile 2019.

lorando l'esistenza di un nesso indissolubile fra subordinazione e organizzazione d'impresa, anche ai fini della ricerca del "*vero datore di lavoro*".

Tanto emerge dalle più recenti pronunce della Corte di Cassazione, dove si afferma apertamente che l'azione rivolta ad ottenere l'imputazione del rapporto in capo all'effettivo utilizzatore può essere esercitata in via diretta dal prestatore di lavoro, attraverso l'apposito meccanismo sanzionatorio previsto dall'art. 29, comma 3, d.lgs. n. 276/2003, ma anche dall'ente previdenziale, che può richiedere un accertamento *ex art. 2094 c.c.* in via incidentale, al fine di recuperare i contributi omessi dalle imprese committenti²⁵.

4. La responsabilità solidale del committente fra appalto e trasporto

Con l'evoluzione dei servizi di logistica da componente sussidiaria a risorsa nevralgica per il controllo integrato di tutte le fasi del processo produttivo, la questione qualificatoria si è gradualmente spostata a valle delle scelte riguardanti il modello di gestione dell'impresa, concentrandosi sul fenomeno dell'utilizzo opportunistico del contratto di trasporto, in alternativa al contratto d'appalto²⁶.

Pur senza farne espressa menzione, la Suprema Corte si è avvalsa del principio di indisponibilità del tipo anche nell'ambito dei fenomeni di decentramento genuino, imponendolo come limite all'autonomia privata ogni qual volta la preferenza espressa verso un determinato schema negoziale mascherasse una finalità nondimeno fraudolenta.

In questo contesto, lo strumento maggiormente utilizzato dalle imprese committenti per separare poteri e profitti da rischi e responsabilità è stato il contratto di trasporto, che è divenuto, suo malgrado, un protagonista involontario delle pratiche finalizzate ad aggirare il rispetto degli obblighi retributivi e previdenziali nei confronti dei lavoratori occupati all'interno delle *supply chains*.

In estrema sintesi, la preferenza verso lo schema del trasporto per l'affidamento delle attività di movimentazione merci si deve all'inapplicabilità in tale ambito della già richiamata responsabilità solidale *ex art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003*, operante soltanto in materia di appalti.

²⁵ Cfr. Cass 14 settembre 2023, n. 26588; Cass. 28 novembre 2019, n. 31144, in *Dejure*.

²⁶ Cfr. E. GRAGNOLI, *I criteri identificativi del contratto di trasporto nazionale su strada e gli intenti degli stipulanti*, in *Dir. trasp.*, 2017, 68 ss.

La giurisprudenza della Corte di Cassazione, infatti, è sempre stata tetragona nell'escludere la possibilità di estendere siffatta disposizione al contratto di trasporto, tenuto conto del carattere eccezionale della deroga ai principi generali della responsabilità civile, che imporrebbero di collocare l'art. 29, comma 2, tra le norme "*di stretta interpretazione*"²⁷.

Per la verità la soluzione è sempre stata argomentata in modo sbrigativo, non considerando che i dipendenti dei vettori e degli appaltatori sono accomunati dalla medesima esigenza di protezione, ma soprattutto che gli schemi negoziali di cui agli artt. 1655 e 1678 c.c. promanano dall'unico *genus* della *locatio operis*²⁸.

Questo rilievo, evidentemente, non ha mai fatto breccia nel formante giurisprudenziale, che ha continuato a ribadire la strutturale incompatibilità fra la disciplina dell'appalto e quella del trasporto, anche dopo che la Corte Costituzionale, con la celebre sentenza n. 254/2017 in tema di subfornitura²⁹, ha attribuito all'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, il valore di presidio di tutela generale per tutte le figure contrattuali in cui il fenomeno del cosiddetto "lavoro indiretto" assume connotazioni omogenee³⁰.

In presenza di una simile asimmetria è stato quasi inevitabile che le imprese committenti si orientassero verso la tipologia contrattuale più favorevole per il passaggio dal *make* al *buy*, prediligendo lo schema del trasporto per non correre il rischio di rimanere coinvolti nella gestione debitoria dei rapporti di lavoro facenti capo ai loro fornitori.

Anzi, la pratica di ricorrere strumentalmente al trasporto anziché all'appalto è divenuta sempre più diffusa man mano che il settore si è evoluto verso modelli di *business* più avanzati e caratterizzati dall'offerta di servizi

²⁷ Cfr., da ultimo, Cass. 19 luglio 2023, n. 21386, in *Dejure*.

²⁸ Tant'è vero che secondo la dottrina civilistica il modello causale del trasporto descrive una specifica ipotesi di appalto. Cfr. A. ALBANESE, *Il più moderno tra i contratti più antichi*, cit., 689.

²⁹ Cfr. Corte cost. 6 dicembre 2017, n. 254, in *Riv. it. dir. lav.*, 2018, II, 237, con nota critica di I. ALVINO, *Appalto, subfornitura, lavoro indiretto: la Corte costituzionale amplia l'ambito di applicazione della responsabilità solidale*.

³⁰ Cfr. Cass. 31 agosto 2023, n. 25551 e Cass. 31 marzo 2023, n. 9126, in *Dejure*, secondo cui, nonostante il *dictum* del giudice delle leggi, non è possibile estendere l'operatività dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, attraverso un'interpretazione costituzionalmente orientata, perché l'esistenza di un'apposita disciplina della responsabilità solidale nei trasporti comporta la prevalenza sulle norme dell'appalto in forza del criterio di specialità.

ulteriori rispetto al semplice trasferimento merci (ricezione, stoccaggio, imballaggio, inventario, etichettatura, deposito, ecc.)³¹.

L'aspetto che merita maggiore attenzione, però, è che il gioco delle convenienze non è mutato neppure dopo che il legislatore ha introdotto la specifica disciplina di cui all'art. 83 *bis*, d.l. n. 112/2008, per rimediare al vuoto di tutela in cui sono rimasti a lungo intrappolati i dipendenti di vettori e sub-vettori.

Ed infatti, la specifica tutela dei crediti di lavoro operante nell'ambito del trasporto stradale risponde ad una logica profondamente diversa rispetto al modello della responsabilità solidale negli appalti: innanzitutto perché la garanzia in favore dei dipendenti del vettore è limitata ad un anno dalla cessazione del contratto di trasporto (e non a due come nell'appalto), ma soprattutto perché il vincolo di solidarietà fra vettore e impresa committente può essere agevolmente rimosso da quest'ultima, attraverso l'osservanza di una blanda procedura di *due diligence*³².

In particolare, secondo quanto previsto dall'art. 83 *bis*, d.l. n. 112/2008, il committente non risponde degli eventuali inadempimenti del vettore e dei sub – vettori se ha preventivamente verificato la situazione di regolarità retributiva, contributiva e assicurativa di questi ultimi, consultando un applicativo telematico messo a disposizione dal Ministero dei trasporti.

Il problema è che tale adempimento non è in grado di assicurare l'affidabilità *pro futuro* delle imprese coinvolte nella filiera, sia perché le informazioni offerte dal portale dell'autotrasporto sono parziali (ad es., nulla possono attestare in merito al regolare pagamento delle retribuzioni da parte dei vettori), sia perché i dati si riferiscono alla situazione esistente nel momento della consultazione da parte del committente³³.

Senonché è proprio nella fase di sviluppo della relazione commerciale che si manifesta la necessità di redistribuire il rischio dell'insolvenza dato-

³¹ Cfr. L. PENCO, *La logistica nelle imprese della grande distribuzione organizzata, trasformazioni tecnico organizzative e nuovi modelli gestionali*, Franco Angeli, Milano, 2007; M. BRIGNARDELLO, *Il contratto di servizi di logistica*, in F. MORANDI (a cura di), *I contratti di trasporto*, Zanichelli, Bologna, 2013, II, 1559 ss.

³² Cfr. S.M. CORSO, *La solidarietà oltre l'appalto: la responsabilità tra committente e vettore per i trattamenti retributivi, contributivi ed assicurativi dei lavoratori nell'autotrasporto di cose*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2018, I, 318 ss.; G. CAROSIELLI, *La responsabilità solidale nell'autotrasporto merci per conto terzi*, in *Dir. rel. ind.*, 2015, 251 ss.

³³ Cfr. D. IZZI, *La promozione della regolarità negli appalti attraverso la responsabilità solidale per i crediti da lavoro: sperimentazioni concluse e in corso*, in *Arg. dir. lav.*, 2016, I, 810 ss.

riale, coinvolgendo l'impresa committente nella gestione debitoria dei rapporti di lavoro³⁴.

Insomma, volendo fare un paragone, si può dire che la meccanica dell'art. 83 *bis*, d.l. n. 112/2008, presenta gli stessi limiti concettuali della certificazione dei contratti di lavoro, poiché si basa sul fallace assunto che il controllo di regolarità effettuato a monte e mediato da un organismo amministrativo sia una garanzia sufficiente per confermare la genuinità della relazione contrattuale anche nel suo sviluppo successivo.

I rischi che solleva il modello di solidarietà basato sul dovere di vigilanza – almeno quello positivizzato nella versione scambistica di cui all'art. 83-*bis*, d.l. n. 112/2008 – vanno dunque valutati con estrema attenzione, specialmente laddove si consideri che proprio nel settore della logistica è notevolmente diffusa la tecnica del *fly by night*, che consiste nel rivolgersi ad imprese di nuova costituzione, con un Durc “immacolato”, che altro non sono se non la reincarnazione sotto mentite spoglie di società già insolventi e dichiarate fallite poco tempo prima³⁵.

Il risultato è che l'intervento legislativo in tema di trasporti, pur avendo colmato l'originario vuoto di tutela, non ha scalfito la maggiore appetibilità dello schema negoziale di cui all'art. 1678 c.c.: anzi, nella misura in cui ha definitivamente chiuso le porte alla possibilità di estendere in via interpretativa le regole sull'appalto, esso ha dato vita ad un sistema strabico, che da una parte si espone a condivisibili censure di costituzionalità³⁶, mentre dall'altra continua a favorire l'imperversare dei fenomeni di sfruttamento della manodopera.

5. L'“appalto di servizi di trasporto”: ambiguità della fattispecie vs funzione antielusiva

Per evitare che le regole sul trasporto divenissero una comoda via di fuga dal sistema di condivisione degli obblighi datoriali, la giurisprudenza si

³⁴ Cass., Sez. lav., 25 gennaio 2022, n. 2169, in *Dejure*, che individua nella responsabilità solidale uno strumento per realizzare “una sorta di ‘codatorialità sostanziale’, nell'ambito della quale il lavoratore resta pur sempre alle dipendenze del datore di lavoro, ma il committente viene coinvolto nella gestione debitoria del rapporto di lavoro in quanto in definitiva l'appalto è diretto alla soddisfazione dei suoi interessi produttivi-organizzativi”.

³⁵ Cfr. A. BELLAVISTA, *Appalti e tutela dei lavoratori*, in *Bibl.* 20 maggio, 2022, 175 ss.

³⁶ Cfr. E. VILLA, *Quando l'“appalto” ha ad oggetto servizi di logistica*, cit., 14 ss.

è collocata ancora una volta nella prospettiva qualificatoria, verificando *ex post* le modalità di esercizio dell'autonomia contrattuale e la loro effettiva rispondenza allo schema negoziale prescelto in fase di stipulazione.

In questo contesto è divenuta essenziale la distinzione tra il contratto di trasporto e il cosiddetto “appalto di servizi di trasporto”, figura che la giurisprudenza lavoristica ha mutuato da quella civile per impedire che le opportunità competitive sottese ad alcune scelte di politica del diritto potessero essere piegate verso finalità di *dumping* sociale.

L'appalto di servizi di trasporto è uno schema contrattuale di creazione pretoria e dai tratti molto controversi, che può essere considerato una sorta di antesignano del contratto di logistica integrata.

Secondo la Suprema Corte si è in presenza di un appalto di servizi di trasporto e non di un contratto di trasporto *tout court* quando le prestazioni concordate fra le parti siano finalizzate a realizzare l'esternalizzazione di intere fasi del ciclo produttivo del committente, integrando un programma articolato nel quale sono presenti la molteplicità e sistematicità dei servizi, la pattuizione di un corrispettivo unitario e l'organizzazione dei mezzi necessari da parte dell'impresa affidataria³⁷.

In ambito lavoristico questa costruzione è servita per recuperare la tutela di cui all'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, neutralizzando il ricorso all'etichetta formale del contratto di trasporto per dissimulare un appalto³⁸.

Di questo indirizzo hanno beneficiato soprattutto gli enti previdenziali, che per effetto della riqualificazione giudiziale dei sedenti contratti di trasporto in “appalti di servizi di trasporto” hanno potuto rivalersi sul patrimonio dell'impresa committente, rimediando agli inadempimenti contributivi degli appaltatori/datori di lavoro, anche oltre il termine di decadenza biennale fissato dal citato art. 29³⁹.

³⁷ Cfr., *ex multis*, Cass. 15 gennaio 2024, n. 1444, in *Dejure*; Cass. 1° agosto 2023, n. 23448, *ivi*; Cass. 6 marzo 2020, n. 6449, *ivi*; Cass. 14 luglio 2015, n. 14670, *ivi*; Trib. Livorno 10 maggio 2016, in *Giur. it. Mass.*, 2016.

³⁸ Cfr. Cass. 19 agosto 2022, n. 24983 e Cass. 6 marzo 2020, n. 6449, in *Dejure*, relative al caso DHL; App. Brescia, 14 dicembre 2017, *inedita*, relativa al caso SDA Express.

³⁹ Va infatti ricordato che tale termine è ritenuto inapplicabile al debito previdenziale, in quanto separato da quello di lavoro e indisponibile alle parti per via della sua natura pubblicistica. Cfr. Cass. 30 dicembre 2022, n. 38151, in *Dejure*; Cass. 14 novembre 2019, n. 29618, in *Riv. it. dir. lav.*, 2020, II, 327, con nota di P. TOSI-E. PUCETTI, *Gli oneri previdenziali del committente tra solidarietà ed intermediazione*. Per una critica appassionata a tale indirizzo interpretativo, cfr. V. MAIO, *La giurisprudenza in tema di appalto e decadenza*

È vero che l'impalcatura su cui si regge la soluzione escogitata dalla giurisprudenza non è esente da margini di ambiguità, poiché traccia la linea di demarcazione tra l'appalto di servizi di trasporto e il contratto di trasporto *tout court* intorno al carattere non episodico ma programmato delle prestazioni di trasferimento, vale a dire su un elemento che non è incompatibile con lo schema causale dell'art. 1678 c.c.⁴⁰.

Ciò nondimeno, le condivisibili critiche all'operazione creativa della giurisprudenza di legittimità si inseriscono in un contesto che riporta in primo piano il nodo di fondo, cioè quello di avere a che fare con un sistema di tutele frammentato e multipolare, in assenza di valide giustificazioni sul piano assiologico.

6. Appalti e diritti dei lavoratori tra legge e contrattazione collettiva: le novità del d.l. n. 19/2024 e le clausole sociali del CCNL Logistica

I problemi di qualificazione che sollevano le tre fattispecie contermini dell'appalto, del trasporto e del contratto di logistica mettono a nudo le contraddizioni con cui il diritto del lavoro è chiamato a cimentarsi ogni qual volta il quadro normativo si caratterizzi per la presenza di regole disallineate rispetto a situazioni di bisogno omogenee.

Nel settore privato, la tecnica della corresponsabilizzazione del committente rappresenta il principale mezzo di tutela in favore dei lavoratori coinvolti nelle catene di appalti e sub-appalti, anche se la sua applicazione concreta continua a scontare difficoltà interpretative, come dimostrano gli esempi sopra citati.

Da ultimo, l'art. 29, d.l. 2 marzo 2024, n. 19 (recante ulteriori disposizioni di attuazione del PNRR), ha esteso il campo di applicazione della responsabilità solidale in materia di appalti anche ai casi della somministrazione non autorizzata *ex* art. 18, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 e dell'appalto e del distacco illeciti *ex* art. 18, comma 5-bis, d.lgs. n. 276/2003⁴¹.

dalla solidarietà per i contributi previdenziali e i premi assicurativi, in G. PROIA (a cura di), *Appalti e lavoro. Problemi attuali*, cit., 53 ss.

⁴⁰ Cfr., per tutti, C. TINCANI, *Il trasporto e il contratto di logistica*, cit., 552, secondo cui la presenza di più viaggi non integra un'attività diversa e ulteriore rispetto a quella di trasporto, e comunque non è tale da alterare la causa del contratto.

⁴¹ Vale a dire degli appalti privi dei requisiti di cui all'art. 29, comma 1, e di distacco privo dei requisiti di cui all'art. 30, comma 1, d.lgs. n. 276/2003.

Si tratta di una scelta che avvalorata ulteriormente il ruolo di archetipo assegnato all'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, elevando la sua disciplina a modello generale di protezione nei fenomeni di decentramento produttivo, siano essi fisiologici o patologici⁴².

Proprio per questo motivo, il mantenimento di regole differenziate e meno favorevoli per i lavoratori che operano nel settore dei trasporti appare ancora più stridente e meno giustificato, traducendosi nella conservazione di una "riserva indiana" in favore di chi controlla i mercati di sbocco.

Al fine di contrastare la diffusione del *dumping* salariale, il medesimo art. 29, d.l. n. 19/2024, ha introdotto un nuovo comma 1-*bis* all'interno dell'art. 29, d.lgs. n. 276/2003, ai sensi del quale *"al personale impiegato nell'appalto di opere o servizi e nell'eventuale subappalto è corrisposto un trattamento economico complessivo non inferiore a quello previsto dal contratto collettivo nazionale e territoriale maggiormente applicato nel settore e per la zona il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l'attività oggetto dell'appalto"*⁴³.

La novella supplisce all'assenza di una regola di parità di trattamento tra dipendenti del committente e dell'appaltatore, compensando in qualche modo gli effetti dell'abrogazione del principio di equiparazione tra il costo del lavoro diretto e indiretto, originariamente sancito per gli appalti endo-aziendali dall'art. 3, legge n. 1369/1960, e mai più ripristinato dopo la sua caducazione ad opera dell'art. 85, d.lgs. n. 276/2003.

Si deve comunque osservare che la mancanza di una previsione che imponga la piena parità di trattamento per i lavoratori adibiti a mansioni comparabili nello stesso ciclo produttivo rappresenta il più grande incentivo alle distorsioni concorrenziali basate sulla svalutazione del lavoro e dei suoi *standard* di trattamento, anche perché qualsiasi meccanismo succedaneo non elimina la possibilità che le imprese marginali continuino a praticare uno *shopping* contrattuale mirato sul prodotto negoziale più conveniente: al riguardo basti pensare che la categoria della logistica è popolata da ben trentotto contratti collettivi nazionali, molti dei quali risultano sottoscritti

⁴² È utile mettere in rilievo che l'art. 31 del d.l. n. 19/2024 ha altresì ridefinito la struttura e le funzioni dell'Ispettorato nazionale del lavoro e disposto il potenziamento del suo organico, intervenendo sul principale nervo scoperto nella lotta contro il decentramento patologico. Cfr. P. RAUSEI, *Una nuova riforma del sistema ispettivo con riposizionamento del quadro sanzionatorio nella prospettiva di un rafforzamento di tutele per la regolarità e la sicurezza del lavoro*, in *Boll. ADAPT*, 4 marzo 2024, n. 9.

⁴³ Per un primo commento a tale disposizione cfr. A. BELLAVISTA, *Che cosa è il "contratto collettivo maggiormente applicato"?*, di prossima pubblicazione in *Rglnews*, 2024.

da organizzazioni sindacali sprovviste di effettiva rappresentatività. Si tratta di accordi che contengono trattamenti economici e normativi al ribasso rispetto ai CCNL stipulati dalle organizzazioni maggiori, consentendo un risparmio sul costo del lavoro che può arrivare fino al 45%⁴⁴.

Beninteso, è vero che la regola dettata dal nuovo art. 29, comma 1-*bis*, d.lgs. n. 276/2003, potrebbe limitare questo fenomeno, ma la tecnica prescelta solleva alcune perplessità: nella misura in cui individua il contratto collettivo *leader* in quello maggiormente applicato nel settore e per la zona, anziché sul tradizionale criterio della maggiore rappresentatività comparata degli attori collettivi (già avallato dalla Corte costituzionale)⁴⁵, la disposizione in esame premia il potere di scelta unilaterale delle imprese, dalle cui preferenze dipende la determinazione delle condizioni negoziali di riferimento.

In linea di principio ciò comporta che il contratto più applicato potrebbe essere semplicemente quello che piace di più ai datori di lavoro, a prescindere dalla qualità dei soggetti stipulanti, che potrebbero essere poco rappresentativi o ancor peggio “pirata”⁴⁶.

V'è da chiedersi se una simile opzione sia conforme a Costituzione, non solo per la possibile lesione dell'art. 39 Cost.⁴⁷, ma anche, come si vedrà, per il latente contrasto con l'art. 3, comma 1, Cost., tenuto conto che le nuove regole sulla tutela salariale dei lavoratori impiegati negli appalti privati di-

⁴⁴ Cfr. A. QUAINI, *Lo sfruttamento del lavoro nel settore logistico: studio preliminare a partire dall'analisi dei contratti collettivi*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 1 ss.; G.A. RECCHIA, *Il prezzo del lavoro. Un'indagine sui salari nella contrattazione collettiva nazionale*, in *Riv. giur. lav.*, 2023, I, 554 ss.

⁴⁵ Cfr. Corte cost. 26 marzo 2015, n. 51, in *Riv. giur. lav.*, 2015, II, 493, con nota di M. BARBIERI, *In tema di legittimità costituzionale del rinvio al Ccnl delle organizzazioni più rappresentative nel settore cooperativo per la determinazione della retribuzione proporzionata e sufficiente*; G. ORLANDINI, *Legge, contrattazione collettiva e giusta retribuzione dopo le sentenze 51/2015 e 178/2015 della Corte costituzionale*, in *Lav. dir.*, 2018, 7 ss. Per una critica all'uso del criterio di rappresentatività in funzione attuativa dell'art. 36 Cost., cfr. E. GRAGNOLI *Il numero crescente dei contratti collettivi nazionali, la libertà sindacale e l'art. 36, primo comma, Cost.*, in *Lav. dir. Europa*, 2021, 1 ss.

⁴⁶ Cfr. V. BAVARO, “Adeguato”, “sufficiente”, “povero”, “basso”, “dignitoso”: il salario in Italia fra principi giuridici e numeri economici, in *Riv. giur. lav.*, 2023, I, 510 ss.

⁴⁷ Un simile meccanismo, infatti, potrebbe incidere negativamente sulla libertà di azione del sindacato, dipendendo nei fatti dal consenso di parte datoriale e dalla sua decisione di applicare un determinato contratto. *Mutatis mutandis*, si tratta di una prospettiva simile a quella venuta in rilievo in Corte Cost. 23 luglio 2013, n. 231, su cui F. CARINCI, *Il buio oltre la siepe: Corte cost. 23 luglio 2013, n. 231*, in *Bibl. 20 maggio*, 2013, 2, 71 ss.

vergono profondamente da quelle dettate dal vigente Codice dei contratti pubblici, dove opera un analogo meccanismo di sostegno alla funzione *anti-dumping* della contrattazione collettiva, che però continua a risolvere il problema della pluralità di contratti collettivi nella stessa categoria attraverso il consolidato filtro della maggiore rappresentatività comparata.

D'altra parte, neppure il ragionevole criterio dello stretto collegamento con l'oggetto dell'appalto è in grado di garantire esiti univoci, poiché riflette le difficoltà collegate alla latitudine del campo di applicazione di numerosi contratti collettivi, i cui perimetri risultano frequentemente sovrapponibili: emblematica è una recente pronuncia del Tar Lombardia⁴⁸, che ha ritenuto legittima la scelta di una cooperativa appaltatrice di applicare il CCNL Vigilanza Privata e Servizi Fiduciari, in quanto coerente con il settore in cui tale impresa operava, nonostante i trattamenti economici stabiliti da tale contratto fossero stati più volte giudicati inferiori alla soglia di sussistenza⁴⁹, come poi confermato anche dalla Corte di Cassazione⁵⁰.

⁴⁸ Cfr. Tar Lombardia, 4 settembre 2023, n. 2046, in *Mass. giur. lav.*, 2023, 735, con nota di E. SENA, *Società cooperative, principio dell'equa retribuzione e contratto collettivo applicabile (riflessioni a margine di Tar Lombardia, 4 settembre 2023, n. 02046)*. Nella specie, il tribunale ha ritenuto illegittimo il provvedimento di disposizione emesso dall'Ispettorato del lavoro ex art. 14, comma 1, d.lgs. n. 124/2004, con il quale era stato imposto alla cooperativa ricorrente di applicare ai propri soci – lavoratori la parte retributiva del CCNL Multiservizi, in luogo di quella del CCNL Vigilanza Privata e Servizi Fiduciari, prescelto dal datore di lavoro. In precedenza, per la sostituzione del CCNL parametro ai fini della determinazione del trattamento economico minimo spettante ai dipendenti delle cooperative, in ragione del criterio della connessione con l'attività d'impresa effettivamente esercitata, cfr. Cass. 20 febbraio 2019, n. 4951 in *Dejure*, che ha escluso l'utilizzabilità del CCNL Portierato (applicato dalla società) e optato per il CCNL Multiservizi, in quanto il primo si riferiva ad un settore non sovrapponibile all'oggetto dell'appalto. Il medesimo Tribunale, tuttavia, ha corretto il tiro con una sentenza di poco successiva, che ha confermato l'esclusione da una gara di appalto di una cooperativa che applicava il CCNL Vigilanza Privata e Servizi Fiduciari, riconoscendo in capo all'amministrazione appaltante il potere di sindacato diretto del CCNL di lavoro proposto dalle imprese partecipanti alla gara ex art. 36 Cost., che nel caso di specie aveva condotto a ritenere inadeguato il trattamento stipendiale previsto da tale contratto. Cfr. Tar Lombardia 28 novembre 2023, n. 2830, in *Dir. & Lav. Flash*, 2023, 8, 11, con nota di D. BALANI, *Il TAR Lombardia segue la Cassazione sull'equa retribuzione: esclusa da una gara d'appalto un'azienda che applica il CCNL "Vigilanza e Servizi fiduciari"*.

⁴⁹ La non congruità dei trattamenti economici stabiliti dal CCNL Vigilanza privata rispetto ai criteri dell'art. 36 Cost. è stata più volte rilevata dalla giurisprudenza di merito e di legittimità. Cfr., *ex multis*, Trib. Torino 9 agosto 2019, in *Arg. dir. lav.*, 2020, 264 ss., con nota di M. MIRACOLINI, *Sull'inadeguatezza della retribuzione fissata dal C.C.N.L. alla luce dell'art. 36 Cost.*

⁵⁰ Cfr. il sestetto di sentenze composto da Cass. 2 ottobre 2023, n. 27711; Cass. 2 otto-

Ad ogni modo, al di là delle specifiche questioni applicative, la disposizione in commento presenta profili di interesse che vanno ben oltre la materia degli appalti, perché l'opzione di favore verso il "contratto collettivo maggiormente applicato" anticipa i contenuti della proposta di legge italiana sul "salario equo" (AS n. 957), nella versione scaturita dall'approvazione dell'emendamento di maggioranza presentato alla Camera il 28 novembre 2023, che ha stravolto l'originaria fisionomia del d.d.l. recante "*Disposizioni per l'istituzione del salario minimo*", presentato congiuntamente dalle forze politiche di opposizione il 4 luglio 2023 (A.C. 1275)⁵¹.

Il tema degli strumenti di contrasto al lavoro povero rimane dunque un cantiere aperto, sul quale continuano a pesare innumerevoli pregiudizi ideologici, anche dopo l'intervento di armonizzazione delle regole di matrice euro-unitaria⁵².

Alle misure di tutela finora elencate si aggiungono alcuni utili strumenti di trasparenza già esistenti, quali il sistema di Monitoraggio della congruità occupazionale negli appalti (MoCOA)⁵³, ma soprattutto le previsioni della

bre 2023, n. 27713; Cass. 2 ottobre 2023, n. 27769; Cass. 10 ottobre 2023, n. 28320; Cass. 10 ottobre 2023, n. 28321; Cass. 10 ottobre 2023, n. 28323, tutte in *Dejure*. Da ultimo anche Trib. Bari 13 ottobre 2023, n. 2720, *ivi*. In dottrina si rinvia a G. BRONZINI, *Il contributo della Corte di cassazione per risolvere il tema dei "salari indecenti"*, in *Lav. dir. Europa*, 2023, 1 ss.; A. LASSANDARI, *La suprema corte e il contratto collettivo: alla ricerca dell'equa retribuzione*, in *Riv. giur. lav.*, 2023, I, 531 ss.

⁵¹ Cfr. E. MASSAGLI, *Il nuovo criterio della maggiore applicazione: prime considerazioni sulla delega al Governo in materia di salario equo*, in *Lav. dir. Europa*, 2024, 1 ss.; A. TURSI, *Salario minimo attraverso l'applicazione erga omnes del TEC?*, *ivi*.

⁵² Cfr. T. TREU, *Ancora sul salario minimo*, in *Lav. dir. Europa*, 2023, 1 ss., e, dello stesso A., *Salario minimo, tra debolezze di sistema e frammentazione delle rappresentanze*, in A. BELLAVISTA-M. MARINELLI (a cura di), *Studi in onore di Alessandro Garilli*, Giappichelli, Torino, 2023, 1252 ss.; O. RAZZOLINI, *Salario minimo, dumping contrattuale e parità di trattamento: brevi riflessioni a margine della proposta di direttiva europea*, in *Lav. dir. Europa*, 2021, 2, 11 ss.

⁵³ Grazie a tali applicativi l'impresa committente può ricostruire la catena dei soggetti coinvolti nelle fasi di esecuzione dell'appalto e individuare le imprese affidatarie irregolari attraverso il controllo incrociato tra i dati dei lavoratori impiegati in appalto/subappalto, noti al committente, e quelli effettivamente denunciati dagli appaltatori/subappaltatori, lungo tutta la durata del contratto. Una funzione simile è svolta dal c.d. "Durc di congruità", previsto nel settore edile dall'art. 8, comma 10-bis, d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, decreto Semplificazioni). Su tali strumenti cfr. M. D'ONGHIA, *Casse edili e Durc: un rapporto virtuoso per la lotta al lavoro irregolare*, in *Giorn. dir. lav. rel. ind.*, 2021, 685 ss.; A. BELLAVISTA, *Appalti e tutela dei lavoratori*, in G. PROIA (a cura di), *Appalti e lavoro. Problemi attuali*, cit., 83 ss.

contrattazione collettiva, che si è resa particolarmente attiva nella costruzione delle cosiddette “clausole sociali di seconda generazione”, finalizzate ad assicurare la salvaguardia occupazionale dei lavoratori coinvolti nel fenomeno dei cambi di appalto⁵⁴.

A tal proposito, il vigente CCNL “*Logistica, trasporto merci e spedizioni*” si è distinto per l’introduzione di una disciplina particolarmente garantistica, che si ispira alla duplice finalità di contrastare i “*crescenti fenomeni di illegalità*” e di garantire il “*pieno rispetto della normativa e della disciplina sugli appalti*”.

E così, per un verso, l’art. 42-*bis* del CCNL logistica assicura ai dipendenti dell’appaltatore, che abbiano almeno sei mesi di servizio nell’appalto, il diritto al passaggio diretto e senza soluzione di continuità alle dipendenze dell’impresa subentrante; per altro verso, l’art. 42 del medesimo CCNL stabilisce che la gestione delle operazioni di logistica, facchinaggio, movimentazione e magazzinaggio delle merci può essere affidata solo ad imprese che applicano il medesimo CCNL e non può costituire oggetto di subappalto, pena la risoluzione del contratto⁵⁵.

Si tratta di previsioni molto significative, che non a caso sono state riprodotte anche nell’accordo collettivo di secondo livello per le imprese che operano nella distribuzione dell’ultimo miglio per conto di Amazon Italia Transport s.r.l., la cui sottoscrizione ha composto una lunga stagione di mobilitazione dei facchini di cui si avvale la multinazionale dell’e-commerce⁵⁶.

⁵⁴ Cfr. R. PETTINELLI, *La tutela dei lavoratori nella successione di imprenditori nel contratto di appalto tra clausole di riassorbimento della manodopera e trasferimento d’azienda*, in *Bibl.* 20 maggio, 2020, 68 ss.; G.A. RECCHIA, *Cambio appalto, stabilità occupazionale e contrattazione collettiva*, in D. GAROFALO (a cura di), *Appalti e lavoro, volume secondo. Disciplina lavoristica*, Giappichelli, Torino, 2017, 235 ss.

⁵⁵ La medesima disposizione prevede altresì che “*gli operatori affidanti ed affidatari delle attività devono recepire integralmente, all’interno del contratto di appalto, le condizioni e i contenuti posti a tutela del lavoro. Il soggetto affidatario applicherà il presente CCNL, in ogni sua parte, compresa la sanità integrativa e l’ente bilaterale di riferimento oltre che tutte le norme relative alla sicurezza ed alla salvaguardia dei lavoratori nonché alla contrattazione di secondo livello, così come previsto dal CCNL stesso*”, sanzionando con la risoluzione del contratto oltre che l’inadempimento di tale obbligo, “*l’accertamento, da parte dei soggetti sindacali, dei committenti, delle autorità ispettive, di uno o più delle seguenti violazioni da parte dell’appaltatore interessato ad eventuali terziarizzazioni: a) omesso e/o incongruente versamento contributivo e/o assicurativo. b) applicazione di un CCNL diverso dal presente contratto; c) Mancata e/o incongruente corresponsione degli istituti contrattuali a carattere economico nei confronti di una pluralità di lavoratori*”.

⁵⁶ Cfr. M. LUCCISANO, *La recente contrattazione collettiva nelle imprese che operano nella distribuzione ultimo miglio per Amazon Italia*, in *Federalismi.it*, 23 marzo 2022, 2 ss.

Naturalmente occorre fare i conti con la limitata effettività di siffatte previsioni⁵⁷, che spesso vengono disattese senza alcuna reale conseguenza dalle imprese appaltatrici, in primo luogo per via della loro afferenza alla parte obbligatoria del contratto collettivo, ma soprattutto perché la loro esigibilità rimane confinata nel perimetro dei soggetti aderenti alle organizzazioni firmatarie dell'accordo, che peraltro non è l'unico presente nella categoria, come si è detto in precedenza⁵⁸.

Di fronte alle innumerevoli fragilità che caratterizzano il sistema sindacale di fatto, le cui basi volontaristiche continuano a sgretolarsi, viene da chiedersi se abbia ancora senso tenere da canto il discorso sull'attuazione dell'art. 39 Cost., che di certo meriterebbe ben altra attenzione da parte delle istituzioni.

7. Le tutele negli appalti pubblici: un universo parallelo?

Al quadro regolativo innanzi descritto si giustappone l'universo degli appalti pubblici, la cui normativa è enormemente progredita nella direzione della responsabilizzazione della p.a. che operi in veste di stazione appaltante, grazie all'imposizione di numerosi obblighi di vigilanza sui comportamenti assunti da tutti gli operatori economici coinvolti nella catena negoziale⁵⁹.

Il nuovo Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36) ha infatti apprestato una disciplina protettiva polivalente, che si caratterizza per la combinazione dei tre principi cardine della stabilità occupazionale, della parità di trattamento e della solidarietà tra le imprese affidatarie e gli eventuali sub-appaltatori, non solo in merito ai crediti dei lavoratori impiegati nell'appalto, ma anche in relazione all'adeguatezza dei loro trattamenti economici e normativi.

⁵⁷ Cfr. G. BENINCASA, *La "logistica" sotto accusa: dalle criticità (di un settore) ai possibili percorsi virtuosi*, in *Boll. ADAPT*, 3 aprile 2023, n. 13.

⁵⁸ Cfr. Cons. Stato 12 settembre 2019, n. 6148, in *www.giustizia-amministrativa.it*, secondo cui le clausole sociali vincolano solo le imprese appartenenti alle associazioni datoriali firmatarie del contratto collettivo.

⁵⁹ Da ultimo, cfr. G. RICCI, *Il sistema dei contratti pubblici e le tutele (non solo) salariali dei lavoratori*, in *Riv. giur. lav.*, 2023, I, 602 ss.; F. DI NOIA, *Le clausole sociali nel "nuovo" Codice dei contratti pubblici: conferme ed evoluzioni nel modello di tutela*, in *Lav. prev. oggi*, 2023, 611 ss.

Una breve panoramica delle regole che operano in tale ambito risulta particolarmente utile per il tema che si sta trattando, dal momento che gli appalti di servizi di logistica, magazzino e gestione archivi sono molto diffusi anche nell'ambito della p.a.

La tutela dei lavoratori coinvolti negli appalti pubblici passa innanzitutto per l'obbligo di inserire nei bandi di gara apposite clausole di stabilità occupazionale, che costituiscono un elemento necessario dell'offerta (cfr. art. 57, comma 1, d.lgs. n. 36/2023): si tratta di un requisito vincolante ai fini della stessa partecipazione alla procedura e non solo di un impegno da assolvere nella fase di esecuzione del contratto, come avveniva sotto la vigenza del precedente Codice (cfr. art. 50, d.lgs. n. 50/2016) ⁶⁰.

È vero che tali previsioni non obbligano l'appaltatore subentrante all'integrale riassunzione di coloro che erano già applicati nell'appalto, ma la loro portata precettiva è certamente più intensa rispetto a quanto avviene nel settore privato, atteso che l'incorporazione della clausola di stabilità nella *lex specialis* della procedura di gara ne impone il rispetto da parte del nuovo imprenditore, a prescindere dal fatto che questi applichi il medesimo contratto collettivo dell'appaltatore uscente o non ne applichi alcuno ⁶¹.

Al fine di prevenire il *dumping* salariale ⁶², l'art. 11, comma 2, d.lgs. n. 36/2023, stabilisce altresì che le stazioni appaltanti sono tenute ad indivi-

⁶⁰ Cfr. A. BOSCATI, *Appalti pubblici e clausole sociali tra ordinamento interno e diritto dell'Unione Europea*, in A. BELLAVISTA-M. MARINELLI (a cura di), *Studi in onore di Alessandro Garilli*, tomo I, cit., 133 ss.; F. PANTANO, *Clausole sociali, concorrenza, investimento pubblico e tutela del lavoro: dal Codice dei contratti pubblici al PNRR*, in *Federalismi.it*, 5 ottobre 2022; M. LAMBERTI, *La riforma degli appalti pubblici tra PNRR e legge delega: verso un rafforzamento delle clausole sociali*, in *Dir. merc. lav.*, 2022, 585 ss.

⁶¹ Cfr. I. MARIMPIETRI, *Cambio appalto, clausola sociale di assorbimento, licenziamento per giustificato motivo oggettivo*, in *Dir. merc. lav.*, 2018, 567 ss. In ogni caso, resta fermo il principio per cui l'obbligo di riassorbimento dei lavoratori alle dipendenze dell'appaltatore uscente, nello stesso posto di lavoro e nel contesto dello stesso appalto, deve essere armonizzato e reso compatibile con l'organizzazione di impresa prescelta dall'imprenditore subentrante, non essendo tale obbligo né assoluto né automatico. Cfr., da ultimo, Cons. Stato, Sez. V, 3 giugno 2022, n. 4539, in *Dejure*. Sul punto cfr. M. FORLIVESI, *Le clausole sociali negli appalti pubblici: il bilanciamento possibile tra tutela del lavoro e ragioni del mercato*, in WP C.S.D.L.E. "Massimo D'Antona".IT, 2015, 275, 11.

⁶² Cfr. M. NOVELLA, *Costo del lavoro e retribuzione negli appalti pubblici di servizi. Il quadro normativo e qualche numero*, in *Lav. dir.*, 2020, 2, 262; D. IZZI, *Lavoro negli appalti e dumping salariale*, Giappichelli, Torino, 2018; F. GRASSO, *Il dumping salariale negli appalti pubblici e privati. Le tecniche di contrasto tra legge e contrattazione collettiva*, in P. ALBI (a cura di), *Salario minimo e salario giusto*, Giappichelli, Torino, 2023, 271 ss.

duare, fin dal bando di gara o dall'invito, il contratto collettivo applicabile al personale dipendente impiegato nell'appalto (art. 11, comma 2, d.lgs. n. 36/2023).

A differenza di quanto stabilito per gli appalti privati dal nuovo art. 29, comma 1-*bis*, d.lgs. n. 276/2003, il Codice dei contratti pubblici identifica il contratto *leader* con “*quello nazionale e territoriale in vigore per il settore e per la zona nella quale si eseguono le prestazioni di lavoro, stipulato dalle associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale e quello il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l'attività oggetto dell'appalto o della concessione svolta dall'impresa anche in maniera prevalente*” (cfr. art. 11, comma 1, d.lgs. n. 36/2023)⁶³.

La medesima finalità *antidumping* viene dunque affidata a due diverse modalità di selezione del contratto collettivo quale fonte-parametro della giusta retribuzione, a seconda che si lavori nell'orbita di un appalto pubblico o di uno interamente privato.

Volendo minimizzare il rilievo della superiore dicotomia si potrebbe osservare che in genere i contratti collettivi stipulati dai sindacati comparativamente più rappresentativi sono anche quelli maggiormente applicati dalle imprese, così come documentato dalle ultime rilevazioni del CNEL⁶⁴.

⁶³ Resta fermo il diritto dell'appaltatore di scegliere un diverso prodotto dell'autonomia collettiva, purché coerente con l'oggetto dell'appalto e tale da assicurare trattamenti economici e normativi “equivalenti” a quelli previsti dal contratto individuato nel bando di gara. Sui problemi sollevati dal tale disposizione, cfr. ANAC, Relazione al Bando tipo n. 1/2023, delibera 27 giugno 2023, n. 309, in *www.anticorruzione.it*. In dottrina v. R.D. COSTA, *Le clausole di equo trattamento nel nuovo Codice dei Contratti pubblici*, in *Lav. giur.*, 2023, 901 ss.; I. SANTORO, *'A cavallo' tra due codici: l'equo trattamento dei lavoratori nella nuova normativa sui contratti pubblici*, in WP CSDLE “Massimo D'Antona”.IT, 2023, 467; G. ORLANDINI, *Clausole sociali e contrasto al dumping contrattuale: le ambivalenti novità del nuovo codice dei contratti pubblici*, in *Dir. & lav. Flash*, 2023, 3, 15 E. CARUSO, *Equo trattamento dei lavoratori nel nuovo codice dei contratti pubblici tra sostenibilità e risultato amministrativo*, in *Dir. amm.*, 2023, 873 ss.; M. GIACONI, *Il nuovo codice e le tutele sociali dal punto di vista del giuslavorista. Verso un appalto pubblico socialmente sostenibile?*, in *Riv. giur. lav.*, 2024, 56 ss.

⁶⁴ Muovendo dagli esiti dell'attività di controllo incrociato tra l'archivio dei contratti collettivi nazionali e le comunicazioni Uniemens censite dall'Inps, il documento elaborato dal CNEL il 7 ottobre 2023, *Elementi di riflessione sul salario minimo in Italia*, *www.cnel.it*, ha rilevato che le categorie che aderiscono a Cgil, Cisl, Uil firmano 211 contratti collettivi nazionali di lavoro, che coprono 13.364.336 lavoratori dipendenti del settore privato, pari circa al 96,5% dei dipendenti di cui si conosce il contratto applicato. Per una lettura critica di tali dati, cfr. G. CALVELLINI A. LOFFREDO, *Salari e copertura della contrattazione collettiva: dietro le apparenze molti dubbi*, in *Riv. giur. lav.*, 2023, I, 577 ss.

Il punto è che la tendenziale coincidenza tra il dato della diffusione e quello della sottoscrizione da parte di soggetti sindacali qualificati si spiega alla luce della politica legislativa di sostegno finora riservata alle organizzazioni comparativamente più rappresentative, che ha operato una funzione di trascinamento del sistema di relazioni industriali e spinto le imprese a prediligere in larga parte i prodotti da esse negoziati, anche perché l'osservanza degli *standard* di trattamento ivi previsti è stata resa più o meno cogente tramite i molteplici meccanismi di estensione indiretta della loro efficacia soggettiva, a loro volta costruiti sulla preferenza verso le parti stipulanti più affidabili nel settore merceologico di riferimento⁶⁵.

Laddove quest'ultimo indicatore non assuma più rilievo, come avviene per il nuovo art. 29, comma 1-*bis*, d.lgs. n. 276/2003, non è detto che la convergenza fra contratti più applicati e rappresentatività dei soggetti che li firmano possa essere ulteriormente mantenuta, con tutto ciò che ne consegue sul piano della tenuta costituzionale della disposizione introdotta dal d.l. n. 19/2024, nei termini prospettati *supra* § 6.

Comunque sia, i lavoratori assoggettati alle regole del Codice dei contratti pubblici appaiono ben più tutelati di quanto lo siano i loro omologhi impegnati in un appalto interamente privato, così come peraltro si desume dall'ulteriore corredo di misure che rafforzano la posizione di garanzia delle stazioni appaltanti e che assicurano la parità di trattamento nei subappalti pubblici, ormai ammessi a cascata e svincolati dal rispetto dei previgenti limiti quantitativi⁶⁶.

Innanzitutto, l'art. 11, comma 5, d.lgs. n. 36/2023 prevede che le stazioni appaltanti e gli enti concedenti assicurino, in tutti i casi, che le medesime tutele normative ed economiche applicate ai dipendenti degli appalta-

⁶⁵ Cfr., *ex multis*, art. 1, legge n. 389/1989 e art. 2, comma 25, legge n. 549/1995, sul minimale contributivo; art. 1, comma 1175, legge n. 296/2006, per l'accesso ai benefici normativi e contributivi, nonché, più recentemente, art. 7, comma 5, d.lgs. n. 248/2007, per la determinazione della retribuzione dei soci lavoratori di cooperative, art. 51, d.lgs. n. 81/2015 con valenza generale per tutti i provvedimenti attuativi del *Jobs act*, art. 16, d.lgs. n. 117/2017, per i lavoratori del Terzo Settore.

⁶⁶ Cfr. art. 119 del d.lgs. n. 36/2023, che ha rimosso i limiti quantitativi al subappalto precedentemente imposti dall'art. 105, commi 5 e 6, d.lgs. n. 50/2016, per conformare la disciplina nazionale alle indicazioni fornite dalla giurisprudenza UE, che aveva ritenuto tali vincoli non conformi ai principi euro-unitari di parità di trattamento, di trasparenza e di proporzionalità, garantiti dalla normativa europea. Cfr. Corte giust. 26 settembre 2019, C-63/18, *Vitali Spa c. Autostrade per l'Italia Spa* e 27 novembre 2019, C-402/18, *Tedeschi Srl c.c.M. Service Srl*, in www.curia.europa.eu.

tori siano riconosciute anche ai lavoratori in subappalto: si tratta di un dovere di vigilanza, potenzialmente idoneo a fondare una responsabilità risarcitoria *per culpa in eligendo* della stazione appaltante che abbia omissso di controllare la regolarità delle condizioni di lavoro lungo la filiera.

In secondo luogo, l'art. 119, comma 12, impone ai subappaltatori l'obbligo di *"riconoscere ai lavoratori un trattamento economico e normativo non inferiore a quello che avrebbe garantito il contraente principale"*, nonché quello di *"applicare i medesimi contratti collettivi nazionali di lavoro del contraente principale, qualora le attività oggetto di subappalto coincidano con quelle caratterizzanti l'oggetto dell'appalto oppure riguardino le lavorazioni relative alle categorie prevalenti e siano incluse nell'oggetto sociale del contraente principale"*⁶⁷ (cfr. art. 119, comma 12, d.lgs. n. 36/2023).

Anche in questo caso si è in presenza di garanzie che non operano nell'ambito degli appalti privati e che assicurano una protezione rafforzata ai dipendenti dei subappaltatori: l'effettività del principio di equiparazione dei trattamenti è infatti rinsaldata dalla previsione di un'apposita forma di responsabilità solidale dell'appaltatore-affidatario, contro cui il personale impiegato nel subappalto potrà rivalersi per ottenere le medesime condizioni di lavoro praticate da quest'ultimo nei confronti dei propri dipendenti (cfr. art. 119, comma 7), nonché dall'ordinaria regola della solidarietà contro l'insolvenza datoriale *ex* art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003⁶⁸, adesso esplicitamente richiamata dall'art. 119, comma 6, d.lgs. n. 36/2023⁶⁹.

Il quadro dei dispositivi di protezione è infine completato dal cosiddetto "intervento sostitutivo della stazione appaltante", che opera come vera e propria norma di chiusura del sistema.

⁶⁷ La regola della parità di trattamento era già stata anticipata, seppure con una formulazione non del tutto coincidente con quella attuale, dal d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla legge 29 luglio 2021 n. 108 (decreto Semplificazioni).

⁶⁸ La giurisprudenza ha sempre ritenuto applicabile l'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 ai subappalti pubblici. Cass. 4 luglio 2019, n. 17998, in *Dejure*; Trib. Genova 2 febbraio 2021, n. 62, in *Lpo.it*, con nota di M. BRUNO.

⁶⁹ L'art. 119, comma 11, tuttavia, dispone alcune eccezioni alla regola della responsabilità solidale tra appaltatore e subappaltante. Si tratta delle ipotesi in cui la stazione appaltante corrisponde direttamente al subappaltatore l'importo dovuto per le prestazioni dagli stessi eseguite, in quanto la stessa sia una microimpresa o una piccola impresa (lett. a) o su richiesta del subcontraente, laddove la natura del contratto lo consenta (lett. c). Per alcune condivisibili osservazioni critiche su queste deroghe, cfr. R.D. COSTA, *Public procurement e lavoro: fenomenologia e contrasto di uno sfruttamento "pubblico"*, in W.R. SANGUINETI-J.B. VIVERO SERRANO (a cura di), *La dimensión laboral de la diligencia debida en materia de derechos humanos*, appendice, Aranzadi, Navarra, 2024.

L'art. 11, comma 6, d.lgs. n. 36/2023, prevede infatti che, in caso di inadempienze contributive risultanti dal Durc dell'affidatario o del subappaltatore, l'amministrazione aggiudicatrice trattiene dal certificato di pagamento l'importo corrispondente all'inadempienza per il successivo versamento diretto agli enti previdenziali e assicurativi; analogamente, in caso di ritardo nel pagamento delle retribuzioni dovute al personale dipendente dell'affidatario o del subappaltatore, la stazione appaltante, il responsabile unico del progetto contesta formalmente l'inadempimento e, in assenza di fondate giustificazioni da parte di questi ultimi, dispone che la stazione appaltante paghi direttamente le retribuzioni arretrate ai lavoratori, anche in corso d'opera, detraendo il relativo importo dalle somme dovute all'affidatario del contratto ovvero dalle somme dovute al subappaltatore inadempiente nel caso in cui sia previsto il pagamento diretto.

8. Osservazioni conclusive

La persistenza di un approccio "a più velocità", che caratterizza l'attuale legislazione in materia di appalti, solleva più di un dubbio sulla coerenza di fondo del complesso di regole finalizzate a proteggere i lavoratori coinvolti nei fenomeni di *outsourcing*.

All'interno del settore privato si rinvencono discipline che non comunicano e che divergono fortemente sul piano delle tecniche di tutela adottate, al punto da costituire una variabile da cui dipendono le scelte contrattuali d'impresa: la concorrenza fra trasporto e appalto, ultimamente complicata dall'introduzione del contratto di logistica, è emblematica dell'influenza esercitata dal differente grado di protezione di cui beneficiano i lavoratori in ciascuno di tali ambiti, traducendosi in un incentivo a ricorrere a pratiche simulatorie.

Per altro verso, la frattura tra le regole operanti per gli appalti privati e quelle apprestate dal Codice dei contratti pubblici acuisce ulteriormente l'entropia del sistema, che si presenta asimmetrico e sbilanciato in ragione della natura giuridica del committente.

Tutto questo dovrebbe indurre i *policy makers* ad abbandonare la logica degli interventi estemporanei – che in atto trovano il loro alibi perfetto negli impegni di attuazione del PNRR – orientando le prossime scelte di politica del diritto nel segno dell'uniformità, affinché il fenomeno del lavoro indiretto sia ricondotto all'interno di una cornice di protezione unitaria e orientata alla competizione sostenibile.

Com'è stato recentemente sottolineato dalla CES, *“coloro che lavorano fianco a fianco nello stesso posto di lavoro e nella stessa attività devono godere di uguali condizioni di lavoro e di tutela nell'ambito dello stesso contratto collettivo, assicurandosi che si applichi sempre la condizione più favorevole”*⁷⁰.

Si tratta di una condizione fondamentale per la promozione di una concorrenza equa ed inclusiva, che contribuisca alla prosperità e al corretto funzionamento del mercato interno senza rinunciare al progresso sociale.

⁷⁰ Cfr. *Risoluzione della CES per una politica di concorrenza più sostenibile ed inclusiva*, Adottata al Comitato esecutivo del 22-23 marzo 2021, in <https://www.etuc.org/en/document/etuc-resolution-more-sustainable-and-inclusive-competition-policy>.

IL TRASPORTO E LA LOGISTICA

Chiara Tincani *

1. Il contratto di trasporto e quello di spedizione e le prestazioni accessorie

In modo unanime¹ il contratto di trasporto è qualificato come una sottospecie dell'appalto. Difatti, nonostante questo ultimo sia “*un tipo (...) a struttura unitaria (...), l'oggetto della sua prestazione caratteristica non è (...) determinato e può (...) comprendere qualsiasi servizio*”², in quanto prestazione di fare. Per effetto del suo grande sviluppo, il trasporto ha acquisito una spiccata individualità, cui corrisponde una autonomia concettuale, con una sua fattispecie³. Come rilevato, “*in nessun modo, se non negativo, o se non col criterio di genere a specie*”⁴, si saprebbe distinguere dall'appalto il trasporto, il quale avrebbe, “*come contenuto, la fornitura di un servizio. Data la latitudine del concetto legislativo di appalto*”⁵, il primo ne diventerebbe una sottospecie. Per un verso, non è con-

* Professore associato di Diritto dei trasporti e della navigazione – Università degli Studi di Verona.

¹ Cfr. G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Cedam, Padova, 1959, 27 ss.; D. RUBINO, *L'appalto*, in *Tratt. dir. civ. it.*, diretto da F. VASSALLI, vol. VII, 4ª ed., Utet, Torino, 1980, 20 ss.; M. IANNUZZI, *Del trasporto. Artt. 1678-1702*, in *Comm. cod. civ.*, a cura di A. SCIALOJA-G. BRANCA, poi a cura di GALGANO, 2ª ed., Zanichelli-Foro italiano, Bologna-Roma, 1970, 1 ss.; M. STOLFI, *Appalto-transporto*, in *Tratt. dir. civ.*, diretto da G. GROSSO-F. SANTORO PASSARELLI, Vallardi, Milano, 1961, 76 ss.

² Cfr. M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da M. BESSONE, Giappichelli, Torino, 2006, 19 ss.

³ Cfr. D. RUBINO, *L'appalto*, cit., 20 ss.

⁴ Cfr. F. MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, vol. IV, 8ª ed. Giuffrè, Milano, 1954, 196 ss.

⁵ Cfr. F. MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, cit., 196 ss.

vincente⁶ la costruzione⁷ per cui, a fronte dell'impegno del vettore di eseguire più trasferimenti per uno stesso mittente, si configurerebbe un appalto di servizi di trasporto⁸.

Più in generale, la programmazione di vari viaggi non comporta una attività diversa dal trasferimento e non giustifica un differente inquadramento⁹, poiché, nonostante la previsione di un corrispettivo complessivo, la prestazione fondamentale è di trasporto¹⁰. Nella prassi, questa idea è stata oggetto di vicende alterne. In passato, è stata invocata perché fosse elusa la disciplina delle tariffe a forcilla; infatti, fino all'entrata in vigore della legge n. 162/1993, la loro applicabilità era condizionata alla stipulazione del contratto di trasporto¹¹.

Più in generale, deve essere rivista la tesi tradizionale sul nesso del trasporto con l'appalto¹², in quanto il primo ha una causa specifica¹³; è un

⁶Cfr. L. TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1993, 89 ss., secondo cui il trasporto è già una specie di appalto "qualificato da una prestazione tipica. Pertanto, quando l'opus (...) è 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".

⁷Cfr. Cass. 16 ottobre 1979, n. 5397, in *Giur. it.*, 1981, 979; Cass. 17 ottobre 1992, n. 11430, in *Mass. giur. it.*, 1992; Trib. Milano 5 febbraio 2015, *ivi*, 2015; Trib. Genova 9 marzo 2016, *ivi*, 2016.

⁸Cfr. G. VERMIGLIO, *L'appalto di servizi di trasporto*, in AA.VV., *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione dei trasporti e del turismo*, Atti del convegno organizzato a Modena nelle giornate del 31 marzo e 1° aprile 1995, a cura di G. SILINGARDI-A. ANTONINI-F. MORANDI, Giuffrè, Milano, 1996, 397 ss., secondo il quale, nell'appalto di servizi di trasporto "il servizio di trasporto non è oggetto di scambio contro prezzo, ma la sua produzione viene commessa in appalto".

⁹Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, in *Tratt. dir. civ. comm.*, diretto da A. CICU-F. MESSINEO, vol. XXVI, tomo 1, Giuffrè, Milano, 2006, 43 ss.

¹⁰Cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 3^a ed., Giuffrè, Milano, 2015, 141 ss., secondo il quale "la prestazione contrattuale non cessa di essere quella di trasporto per il solo fatto che le modalità organizzative della medesima sono tali da legale le singole prestazioni fra di loro, vincolandole alle esigenze dell'impresa committente".

¹¹Cfr. Trib. Genova 12 luglio 1990, in *Corr. giur.*, 1991, 201; App. Genova 8 maggio 1993, in *Giur. it. Rep.*, 1993; App. Milano 22 marzo 1996, in *Corr. giur.*, 1996, 1062; Pret. Padova 20 settembre 1995, in *Giur. it. Rep.*, 1995.

¹²Cfr. D. RUBINO, *L'appalto*, cit., 20 ss.; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 19 ss.

¹³Cfr. A. ASQUINI, *Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, diretto da M. D'AMELIO-M. FINZI, Barbera, Firenze, 1947, 87 ss.; A. LA MATTINA, *Del trasporto. Artt. 1678-1702*, in *Comm. cod. civ.*, fondato da P. SCHLESINGER, diretto da D. BUSNELLI, Giuffrè, Milano, 2018, 124

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 sorte varie riflessioni sulla natura del negozio e del diritto dello stesso destinatario, tanto che, almeno per il trasporto stradale, sono presenti oggi in Italia quattro teorie¹⁴. 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. In nessun modo l'effettuazione di un servizio con una organizzazione di impresa rimanda in via necessaria all'appalto di servizi, dal momento che non vi sono elementi specializzanti del trasporto, ma ricorrono due fattispecie per intero separate. Infatti, in una l'elemento fondamentale è la ricostruzione dei diritti del destinatario, mentre nell'appalto gli stipulanti sono due e il problema non si pone. L'affermazione tradizionale deve essere accantonata e, anzi, provoca turbative alla corretta ricostruzione dei rapporti, come accade con la citata, infondata tesi giurisprudenziale¹⁵ sul preteso sussistere di un appalto di servizi di trasporto.

La specificità della causa del trasporto rende difficile collocare le ulteriori attività, diverse dal trasferimento; infatti, sono funzionali al soddisfacimento di tutti gli interessi rilevanti e complementari a quello principale. Restano nell'ambito del trasporto le operazioni accessorie coerenti con le originarie esigenze; si pensi alla custodia delle merci, cui deve provvedere il vettore qualora intercorra del tempo prima del viaggio o dopo la sua conclusione, oppure alla clausola di contrassegno, in forza della quale egli si impegni a riscuotere i crediti inerenti alla merce¹⁶. In sostanza, simili

ss.; M. IACUANIELLO BRUGGI-L.F. PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. comm.*, fondata da W. BIGLAVI, Utet, Torino, 1979, 389 ss.; M. IANNUZZI, *Del trasporto. Artt. 1678-1702*, cit., 281 ss.

¹⁴ 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, *ivi*, 2008; A. LA MATTINA, *Del trasporto. Artt. 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*, Giuffrè, 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*, Libreria Bonomo, 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*, Giuffrè, Milano, 2012, 83 ss.

¹⁵ Cfr. Cass. 17 ottobre 1992, n. 11430, cit.; Trib. Milano 5 febbraio 2015, cit.; Trib. Genova 9 marzo 2016, cit.

¹⁶ Cfr. M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 192 ss.

prestazioni arricchiscono il contenuto negoziale, ma non alterano la causa. Questa maggiore articolazione non solleva troppe questioni qualora siano previste prestazioni tipiche, come il contrassegno, il quale, nel trasporto stradale, è regolato, a livello nazionale, dall'art. 1692 c.c. e, sul piano internazionale, dall'art. 21 della Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 (la c.d. C.m.r.)¹⁷.

Peraltro, l'evoluzione dei traffici denota una inarrestabile integrazione tra il trasferimento delle merci e altre funzioni, devolute al medesimo soggetto, chiamato a rispondere a più bisogni collegati per una scelta organizzativa, sebbene ciascuna attività sia autonoma sul versante concettuale. Questo processo è proprio della moderna società economica e si rafforza sempre. Analoga difficoltà si riscontra per la spedizione¹⁸, nella quale la causa è riconducibile al mandato con o senza rappresentanza¹⁹ e le ulteriori attività completano gli obbiettivi perseguiti, per esempio con operazioni come l'imballaggio, il ritiro e la custodia della merce.

È ambiguo il concetto di accessorietà perché, di solito, è inteso in senso economico, con riferimento al valore delle ulteriori iniziative promosse dal vettore. Tale classificazione non ha molto significato ai fini ricostruttivi e, se mai, ha carattere descrittivo e rilievo sociologico, ma non aiuta a comprendere la natura e la regolazione del contratto. Piuttosto, occorre stabilire se e come le prestazioni diverse dal trasferimento in senso stretto incidano sull'adempimento della relativa obbligazione, perché l'accessorietà deve essere colta sul versante causale e non su quello patrimoniale

¹⁷ Cfr. Cass. 13 luglio 1993, n. 7697, in *Arch. civ.*, 1994, 631; Cass. 10 maggio 1989, n. 2137, in *Dir. trasp.*, 1990, 345; Cass. 21 gennaio 1994, n. 561, *ivi*, 1995, 273. V. anche A. MESSENT-D.A. GLASS, *Cmr: contracts for the international carriage of goods by road*, 4^a ed., *Informa law from Routledge*, New York, 2018, 218 ss.

¹⁸ Cfr. A. ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, in *Noviss. Dig. it.*, vol. XVII, Torino, 1970, 1100 ss.; V.V. CUOCCI, *Della spedizione. Artt. 1737-1741*, in *Comm. cod. civ.*, fondato da P. SCHLESINGER, diretto da F.D. BUSNELLI, Giuffrè, Milano, 2017, 5 ss.; B. CARPINO, *I contratti speciali: il mandato, la commissione, la spedizione*, in *Tratt. dir. civ.*, diretto da M. BESSONE, Giappichelli, Torino, 2007, 105 ss.; E. FOGLIANI, *La spedizione*, in AA.VV., *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione dei trasporti e del turismo*, cit., 312 ss.; G. SILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, in *Dig. disc. civ., sez. comm.*, vol. XV, Torino, 1998, 123 ss. Il contratto di spedizione è stato di recente modificato dall'art. 30.bis del d.l. n. 152/2021, convertito dalla legge n. 233/2021. Cfr. A. FINESSI, *La riforma della disciplina codicistica in materia di contratto di spedizione*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2023, 593 ss.

¹⁹ Cfr. A. FINESSI, *La riforma della disciplina codicistica in materia di contratto di spedizione*, loc. cit., 604 ss.

od organizzativo; esempio tipico è l'anticipazione o la prosecuzione della custodia oltre i limiti del viaggio, poiché una obbligazione del vettore subisce una diversa articolazione per motivi sopravvenuti, comunque coerenti con il raggiungimento dello scopo tipico del trasporto e della spedizione.

Altre funzioni sono oggetto di obbligazioni differenti e le relative prestazioni possono essere considerate accessorie sulla base di una estrinseca valutazione quantitativa del loro rilievo, ma, in ogni caso, non sono riconducibili all'obbligazione tipica del vettore o dello spedizioniere; ciò vale per l'imballaggio, per il montaggio, per la verniciatura, per il completamento dei beni. Tali operazioni possono essere realizzate in modo imperfetto nonostante la merce arrivi integra al destinatario e si raggiunga il fine sotteso al viaggio. Talora, invece, l'inadempimento a obbligazioni diverse dal trasferimento ne pregiudica il risultato, ma, in diverse evenienze, può concernere solo le prestazioni collegate. Per esempio, se un vettore si impegna a imballare vari pezzi ed esegue male l'operazione, essi possono giungere integri, ma, per inoltrarli al cliente finale, il destinatario deve rifare tutti gli involucri. Pertanto, occorre una più articolata riflessione teorica, come la dottrina ha da lungo tempo compreso²⁰.

2. Le ragioni del diritto privato e quelle del diritto del lavoro

Nella moderna società economica, la tendenza di molte imprese a dislocare all'esterno del compendio aziendale parte delle loro funzioni ha ampliato l'offerta dei relativi servizi. Desiderose di allargare la loro proposta commerciale, le imprese di trasporto si impegnano a eseguire altre attività; così, oltre a trasferire le merci, possono provvedere al loro confezionamento, alla loro etichettatura, al loro imballaggio, al loro deposito, al loro spostamento da un magazzino all'altro. Ciò ha dato vita ad accordi complessi, in cui a prestazioni funzionali all'ultimazione del viaggio sono accostati altri servizi, volti al soddisfacimento di interessi diversi.

Sul piano del diritto privato, la ricostruzione delle obbligazioni diffe-

²⁰ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, 1109 ss.; G. SILINGARDI, *Contratti di servizi di logistica*, in *Enc. giur.*, vol. IX, Roma, 1998, 1 ss. (dell'estratto); M. BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi di logistica*, in *Dir. mar.*, 1996, 327 ss., e, della stessa A., *Contratto di logistica*, in *Dig. disc. priv., sez. comm., Agg.*, vol. II, Torino, 2003, 262 ss.; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 144 ss.

renti dal trasporto è, comunque, funzionale alla composizione dei conflitti fra le parti, mentre il tema della protezione dei rispettivi dipendenti è estrinseco e si colloca in una prospettiva separata, nonostante la conclusione non sia scontata sulla base del diritto del lavoro. Difatti, dall'ambito di applicazione dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 sono esclusi i prestatori di opere impiegati nel trasporto, nonostante le esigenze di protezione siano simili²¹; tali dipendenti non hanno il diritto dell'art. 29, comma 2, in quanto norma eccezionale rispetto *“al principio generale secondo il quale il datore di lavoro è l'unico obbligato al pagamento di retribuzioni, contributi previdenziali e premi assicurativi”*²². Con l'art. 83-bis del d.l. n. 112/2008, convertito con modificazioni dalla legge n. 133/2008, come integrato dall'art. 1, commi 247 e 248 della legge n. 190/2014, è stata prevista una responsabilità solidale del soggetto diverso dal vettore, con l'intento di colmare la lacuna dovuta al differente trattamento stabilito per i dipendenti degli appaltatori.

Come rilevato²³, *“i due modelli di corresponsabilizzazione del committente sono assai diversi (...). Quella sancita in materia di appalti è una ipotesi di responsabilità oggettiva, che grava sul committente (...). Per converso la responsabilità solidale”* ai sensi dell'art. 83-bis del d.l. n. 112/2008 *“si fonda sul modello dell'accountability (...) utilizzato per sanzionare il committente che non abbia verificato”* in via preventiva *“l'affidabilità dei suoi partner commerciali”*. In sostanza, l'art. 83-bis introduce un possibile esonero dalla responsabilità solidale per il mittente, ma le opposte discipline non sono giustificate, data l'identità degli interessi dei prestatori di opere.

L'art. 83-bis ha sollevato subito dubbi. Infatti, la “qualificazione di regolarità” consente al mittente di verificare se siano stati effettuati i versamenti dei contributi previdenziali e dei premi assicurativi, ma non delle retribuzioni²⁴. Poi, tale controllo è limitato al momento della conclusione del

²¹ Cfr. L. TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, loc. cit., 93 ss.

²² Cfr. E. VILLA, *La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi*, in *Dir. mar.*, 2020, 1059 ss.

²³ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, in *Lav. giur.*, 2023, 369 ss.

²⁴ 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

contratto e, pertanto, non si estende alla fase successiva, spesso prolungata²⁵. Infine, l'art. 83-*bis* prevede un termine di decadenza di un anno e non di due, come imposto dalla disciplina sull'appalto. Si potrebbe giustificare tale scelta se la disposizione si applicasse solo qualora il vettore e il caricatore abbiano programmato un viaggio²⁶. Però, l'art. 83-*bis* può riguardare ipotesi di più trasferimenti concordati in via preventiva²⁷.

Non vi è una ragione sistematica per cui il legislatore avrebbe dovuto prevedere norme differenti per i dipendenti delle imprese dedite all'appalto e per quelli dei trasportatori, ma questa impostazione non è superabile in via interpretativa. Così, l'art. 83-*bis* riguarda i lavoratori impegnati nell'esecuzione del trasporto, ma non opera qualora il vettore si obblighi a eseguire servizi autonomi di magazzinaggio, di imballaggio, di preparazione dei beni e di loro adattamento in previsione della distribuzione. In questo caso, i dipendenti dediti a tali funzioni, antecedenti o successive al trasferimento, sono protetti dall'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003; invece, quelli addetti al trasporto²⁸, cioè gli autisti o i facchini che provvedono alla caricazione o alla scaricazione, sono tutelati dall'art. 83-*bis*²⁹. A maggiore

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.

²⁵ Cfr. E. VILLA, *La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi*, loc. cit., 1066 ss., secondo cui "tale vuoto di tutela è colmato in via indiretta", in quanto il mittente "non stipulerà un contratto (...) con il vettore che (...) risulti irregolare, perché non beneficerebbe dell'esonerazione dalla responsabilità".

²⁶ Cfr. E. VILLA, *La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi*, loc. cit., 1076 ss.

²⁷ Cfr. D. CASCANO, *La responsabilità solidale del committente nel contratto di autotrasporto 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.

²⁸ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, loc. cit., 370 ss., secondo cui vi potrebbe essere "la contemporanea applicabilità di diversi strumenti di garanzia del credito in favore dello stesso dipendente, a seconda dei compiti di volta in volta espletati".

²⁹ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, loc. cit., 370 ss., secondo cui dal momento che l'art. 83-*bis* si applica ai soli trasporti stradali, qualora il trasferimento avvenga con altri mezzi o con un trasporto

ragione, l'impostazione è irrazionale se si considera che la giurisprudenza costituzionale³⁰ ha esteso l'efficacia dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 fuori dai limiti dell'appalto e, in particolare, alla fornitura.

Dal punto di vista del diritto del lavoro, occorre un accorpamento normativo delle fattispecie, con l'introduzione di un sistema protettivo unitario, a fronte delle stesse esigenze. Questa iniziativa di studio e di dialogo è stata aperta ai cultori del diritto del lavoro perché possano dare una visione complessiva della logistica, intesa come espressione indicativa di un problema sociale e organizzativo. La ricostruzione del diritto del lavoro e quella civilistica non possono essere accomunate e sono autonome; infatti, mentre la prima si basa sulla comune condizione di debolezza dei prestatori di opere, impiegati in attività elementari utili ad altre imprese, la qualificazione dei contratti e delle obbligazioni che abbiano per oggetto prestazioni diverse dal trasferimento deve mirare alla soluzione dei conflitti tra gli stipulanti. In questa prospettiva, non rilevano le condizioni di bisogno dei lavoratori, ma si deve guardare al proprio di ciascuna prestazione, per la sua collocazione nel corrispondente negozio tipico.

3. *Le prestazioni legate da un vincolo di accessorietà funzionale al trasporto*

Il vincolo di accessorietà, inteso in senso stretto e funzionale, presuppone che la prestazione non abbia una sua autonomia, ma concorra alla realizzazione dello schema negoziale tipico. Nel trasporto, la consegna al vettore è necessaria al trasferimento, a prescindere dalla sua durata, e l'avvio della custodia può coincidere con l'inizio fisico del trasporto o essere contestuale alla conclusione dell'accordo, quindi antecedente alla caricazione; per esempio, prima di essere spostate, le merci possono essere conservate nei magazzini del trasportatore. In questo caso, non si ha un contratto di deposito collegato, ma opera il principio dell'assorbimento e la prestazione è oggetto della disciplina del trasporto, in quanto effetto di un accordo unitario³¹. Così, il regime di responsabilità del vettore per per-

multimodale “*tornerebbe a operare la disciplina generale della responsabilità civile, con l'imputazione dei debiti retributivi, contributivi e assicurativi al solo titolare del contratto di lavoro*”.

³⁰ Cfr. Corte cost. 6 dicembre 2017, n. 254, in *Riv. it. dir. lav.*, 2018, II, 242 ss.

³¹ Cfr. M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 170 ss., secondo cui “*il deposito delle*

dita o avaria opera qualora le merci siano sottratte durante la loro permanenza nei locali dell'impresa³², se ciò sia conseguenza del solo negozio di trasferimento, così che, se ne ricorrano i presupposti, il vettore può invocare il limite risarcitorio. Al contrario, se il deposito precede la stipulazione del contratto ed è autonomo, si ha una intesa distinta, al più connessa, ma regolata dalla sua specifica normativa.

In modo analogo, è una prestazione accessoria la custodia intervenuta dopo il trasferimento. Difatti, poiché il vettore adempie alla sua obbligazione principale con la riconsegna al destinatario, la sua responsabilità permane *“non solo fino al momento dell'accessione del destinatario al contratto (...), ma (...) fino a che non avviene il trapasso materiale della detenzione”*³³. Le fasi precedenti o successive al viaggio, in cui le merci giacciono nei magazzini, sono strumentali. In particolare, nell'ipotesi della *mora accipiendi* del ricevitore, il vettore non risponde per ritardo nella riconsegna, ma la sua obbligazione di custodia non viene meno. Così, se il destinatario rifiuta, posticipi l'accettazione o sia irreperibile, il trasportatore deve conservare la merce in attesa di ricevere istruzioni e l'esatta esecuzione del contratto non si esaurisce nel mero trasferimento, ma comprende l'adempimento delle obbligazioni accessorie, necessarie al raggiungimento del fine voluto.

Sul piano internazionale, la disciplina è più articolata e prolissa, sebbene si giunga alla stessa conclusione. In particolare, l'art. 16, comma 2 della C.m.r. regola la scaricazione da parte del vettore per conto dell'avente diritto³⁴ e il primo può ricorrere a tale soluzione solo qualora si verifichino impossibilità irrimediabili durante il viaggio o al momento della riconsegna, così che l'art. 16 configura tale eventualità come estrema, per il caso in cui non si possa ottemperare ai nuovi ordini, se esistenti, e a quelli sopraggiunti con intollerabile ritardo.

merci presso il vettore e dallo stesso (...) assunto in esecuzione del contratto di trasporto, e cade conseguentemente sotto il regime di responsabilità del receptum”.

³² Cfr. Cass. 29 novembre 1996, n. 10647, in *Riv. giur. circ. traspr.*, 1997, 648; Cass. 18 giugno 2001, n. 8208, in *Dir. mar.*, 2003, 1295.

³³ Cfr. A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, in AA.VV., *Il Codice del commercio commentato*, a cura di L. BOLAFFIO-A. ROCCO-C. VIVANTE, Utet, Torino, 1935, 295 ss.

³⁴ Cfr. J. TEMME, Art. 16, in AA.VV., *Cmr: über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr*, a cura di K.H. THUME, 3^a ed., R&W, Francoforte a.M., 2013, 352 ss.; C. JUNG, *The Convention on the contract for the International carriage of goods by road (C.M.R.): survey, analysis and trends of recent German case law*, in *Unif. Law Rev.*, 1997, 153 ss.

L'art. 16, comma 2, presuppone una impossibilità di portare a compimento il viaggio ed essa non riguarda in sé la sorte del carico, ma un altro ostacolo, non superabile. Il vettore non ha alcun potere discrezionale, perché non può applicare l'art. 16, comma 2, qualora vi siano provvedimenti più utili e, comunque, lo può fare soltanto se il trasporto divenga inattuabile. La sua obbligazione originaria si estingue per tale ultima ragione e, se domandate le istruzioni, o non arrivano o non suggeriscano un rimedio migliore. Quindi, la scaricazione non mette fine all'obbligazione di custodire, ma a quella di aspettare le indicazioni. Secondo l'art. 16, comma 2, la scaricazione estingue l'obbligazione principale, ma lascia impregiudicate quelle accessorie, che continuano a essere regolate dal contratto di trasporto, quindi dalla Convenzione. Pertanto, permane in capo al vettore il suo obbligo di custodia, in attesa della definitiva sistemazione del carico o, al limite, della sua vendita.

Altre prestazioni accessorie sono tipiche, per esempio il contrassegno. Secondo una parte della dottrina³⁵, ormai superata, questo ulteriore obbligo sarebbe oggetto di un contratto accessorio, riconducibile a un mandato con rappresentanza. Invece, per una più convincente ricostruzione³⁶, è una clausola dell'unico accordo, a proposito di una prestazione diversa da quella fondamentale, e ciò arricchisce le obbligazioni del vettore³⁷. Egli si impegna a riscuotere i crediti da cui la merce sia gravata³⁸, *“tanto che il contratto (...) deve, proprio in forza dei contenuti della clausola e dei conseguenti obblighi da essa scaturenti, considerarsi come (...) oggettivamente complesso, dal momento che consta di una molteplicità di prestazioni (...) che non sono necessariamente inerenti ai contenuti normali”*³⁹. In sostanza,

³⁵ Cfr. M.T. LUPINU, *Clausola di assegno e prescrizione*, in *Dir. trasp.*, 1991, 149 ss. V. anche Cass. 13 luglio 1993, n. 7697, in *Arch. giur. circ. trasp.*, 1994, 631; Cass. 10 maggio 1989, n. 2137, in *Dir. trasp.*, 1990, 345; Cass. 21 gennaio 1994, n. 561, *ivi*, 1995, 273.

³⁶ Cfr. Cass. 13 luglio 1993, n. 7697, in *Arch. civ.*, 1994, 631; Cass. 10 maggio 1989, n. 2137, in *Dir. trasp.*, 1990, 345; Cass. 21 gennaio 1994, n. 561, *ivi*, 1995, 273.

³⁷ Cfr. OLG Düsseldorf 13 dicembre 2006, in *Transportrecht*, 2007, 25. Cfr. A. MESSENT-D.A. GLASS, *CMR: contracts for the international carriage of goods by road*, cit., 218 ss. V. anche F. FREMUTH, Art. 21, in AA.VV., *CMR: über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr*, a cura di K.H. THUME, 3ª ed., R&W, Francoforte a.M., 2013, 577 ss.; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 190 ss.

³⁸ Cfr. M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 193 ss.; v. anche Cass. 1º dicembre 2003, n. 18299, in *Giur. it.*, 2004, 1840 ss., secondo cui l'incarico al vettore di esigere dal destinatario la documentazione del credito del mittente costituisca un mandato accessorio al contratto di trasporto.

³⁹ Cfr. M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 192 ss.

“l’inserimento” del contrassegno “determina il sorgere di una obbligazione (...) accessoria rispetto agli obblighi di custodia e di trasporto”⁴⁰.

A prescindere dall'esatta classificazione di tali due fattispecie (e si potrebbero cercare altri esempi, se non altro a proposito delle operazioni doganali regolate dalla C.m.r.)⁴¹, il punto fondamentale è l'assorbimento delle obbligazioni accessorie in quella del negozio di trasporto, va da sé se ciò sia possibile. In particolare, il limite risarcitorio riguarda ogni fase della custodia, a prescindere dal nesso con il viaggio, ma non ha rilievo a proposito del contrassegno, per i criteri di determinazione del ristoro. Tuttavia, sia dalla costruzione normativa, sia dalla riflessione teorica⁴² emerge l'unità del negozio, con l'estendersi dei suoi effetti tipici ai comportamenti funzionali al raggiungimento di un solo scopo causale. La conclusione non meriterebbe tanta attenzione se non accadesse il contrario per altre prestazioni, comunque chiamate accessorie, ma in un significato diverso. Se mai, ancora una volta, si deve contestare l'insostenibile tesi giurisprudenziale sull'appalto di servizi di trasporto⁴³, impostazione che vorrebbe portare fuori dalla disciplina del trasporto stesso prestazioni funzionali al suo completamento e, per esempio, imporre l'operare del termine di prescrizione dell'appalto⁴⁴.

⁴⁰ Cfr. A. LA MATTINA, *Del trasporto. Artt. 1678-1702*, cit., 219 ss.; v. anche Cass. 19 agosto 2003, n. 12125, in *Giust. civ.*, 2003, I, 2055; Cass. 13 luglio 1993, n. 7697, in *Giur. it. Rep.*, 1993, secondo cui l'accessorietà dell'obbligazione di contrassegno fa sì che il rapporto sia regolato dalla disciplina del trasporto anche con riguardo al regime di prescrizione, con l'applicazione del termine di un anno, ai sensi dell'art. 2951 c.c.

⁴¹ Cfr. J. PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Bruylant, Bruxelles, 1981, 156 ss.; R. LOEWE, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the contract for the international carriage of goods by road*, in *Europ. Transp. Law*, 1976, 11, 351 ss.; R. RODIÈRE, *The Convention on road transport*, *ivi*, 1971, 6, 635 ss. Cfr. Hof Anversa 22 febbraio 2021, *ivi*, 2020, 61, 56 ss.

⁴² Cfr. G. CATURANI-A. SENSALÉ, *Il trasporto*, Jovene, Napoli, 1960, 151 ss.; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 172 ss.

⁴³ Cfr. Cass. 18 dicembre 2015, n. 25517, in *Dir. mar.*, 2016, 115; Cass. 14 luglio 2015, n. 14670, *ivi*, 2016, 107; Cass. 6 dicembre 1996, n. 10894, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1997, 293; Cass. 28 maggio 1986, n. 1062, in *Foro it.*, 1986, I, 2137; App. Milano 22 aprile 1996, in *Giust. civ.*, 1996, 1062; App. Torino 3 luglio 1991, in *Dir. trasp.*, 1993, 89; Trib. Milano 3 luglio 1997, in *Arch. giur. circ. trasp.*, 1998, 524.

⁴⁴ Ma v. Trib. Palermo 17 marzo 2017, in *Giur. it. Rep.*, 2017, secondo cui “nel contratto di trasporto il termine di prescrizione annuale trova applicazione anche quando le varie prestazioni di trasporto siano rese in esecuzione di un unico contratto misto di appalto di servizi di trasporto, poiché si deve fare riferimento alle norme collegate alla prestazione offerta”;

4. Il cosiddetto contratto di logistica e il collegamento negoziale

La logistica⁴⁵ ha per oggetto la raccolta, l'assemblaggio, la preparazione, l'imballaggio e la distribuzione dei prodotti, soprattutto di largo consumo, con una frammentazione del processo complessivo. Quindi, in tale modello si accentrano varie attività, prodromiche o successive al trasporto. In sostanza, la logistica è diventata una delle funzioni aziendali fondamentali e tale termine è riferito ad accordi sofisticati, in cui le prestazioni si coordinano con il trasferimento, ma non sono legate da un vincolo di accessorietà inteso nel senso tradizionale. Difatti, esse non entrano nell'oggetto del contratto di trasporto, ma intervengono in un momento antecedente o successivo alla sua esecuzione. Quindi, il magazzinaggio non è la conseguenza dell'adempimento dell'obbligo di custodia cui è tenuto il vettore, ma si pone al di fuori di tale schema causale.

Il trasportatore può ampliare la sua attività svolgendo funzioni differenti dal trasferimento, ma la disciplina del trasporto non si estende a esse. Non vi è alcun allargamento del concetto stesso di trasporto, da costruire sulla base del viaggio, nel significato originario e organizzativo dell'espressione. Pertanto, a differenza delle prestazioni accessorie in senso stretto, non opera il canone dell'assorbimento. Come non è possibile applicare la disciplina del trasporto ai servizi di logistica, così il primo non può essere attratto in quella dell'appalto, come segmento di una articolata funzione. In sostanza, la logistica descrive le operazioni compiute⁴⁶, ma a ciascuna si deve applicare la disciplina propria e, cioè, sebbene il negozio sia uno solo, qualora si discuta del viaggio, si deve invocare la regolazione del trasporto e, invece, qualora si considerino altre operazioni, quella sull'appalto. In conclusione, la logistica riguarda funzioni integrate ed è oggetto di un negozio misto⁴⁷, così che le singole pre-

v. anche Trib. Vicenza 8 febbraio 2016, *ivi*, 2016; Cass. 18 dicembre 2015, n. 25517, in *Dir. mar.*, 2016; Trib. Roma 21 ottobre 2013, in *Giur. it. Rep.*, 2013.

⁴⁵ Cfr. G. SILINGARDI, *Contratti di servizi di logistica*, in *Enc. giur.*, vol. IX, Roma, 1988, 1 ss. (dell'estratto); M. BRIGNARDELLO, *Il contratto di servizi di logistica*, in AA.VV., *I contratti del trasporto*, diretta da F. MORANDI, vol. II, Zanichelli, Bologna, 2013, 1521 ss., e, della stessa A., *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi di logistica*, in *Dir. mar.*, 1996, 327 ss., e, sempre della stessa A., *Contratto di logistica*, in *Dig. disc. priv., sez. comm., Agg.*, vol. II, Torino, 1989, 262 ss.; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 144 ss.

⁴⁶ Cfr. S. LOGAN, *Using agency theory to design successful outsourcing relationships*, in *Intern. Journ. Logistics mManagement*, 2000, 21 ss.

⁴⁷ Cfr. Trib. Parma 3 luglio 2013, in *Giur. it. Mass.*, 2013.

stazioni partecipano alla stessa intesa⁴⁸ e le relative obbligazioni ne sono l'effetto.

La teoria del contratto misto nasce dalla necessità di individuare il regime riferibile agli accordi non riconducibili in modo pieno a uno schema tipico⁴⁹ e l'impostazione tradizionale ha elaborato tre soluzioni divenute ormai "classiche"⁵⁰; nonostante le tesi consuete non riconducano a unità il contratto misto, esso presenta una sua autonomia concettuale. Infatti, nasce come effetto della cosiddetta legislazione per tipi, volta alla creazione di schemi nominati i quali esprimono una operazione economica ricorrente secondo la pratica commerciale.

Sulla base dell'orientamento giurisprudenziale dominante⁵¹, la disciplina del contratto misto coincide con quella della fattispecie tipica a cui siano riconducibili gli elementi prevalenti. Però, tale regolazione può essere integrata con quella degli altri contratti⁵². Difatti, *"non sono mancate le decisioni"*⁵³ 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"⁵⁴. Nello stesso senso, si è definito il negozio di logi-

⁴⁸ Cfr. App. Roma 12 luglio 1995, in *Riv. dir. comm.*, 1996, 547.

⁴⁹ Cfr. G. SICCHIERO, *Il contratto con causa mista*, Cedam, Padova, 1995, 45 ss.; C. CIOFFI, *Classe, concetto e tipo nel percorso per l'individuazione della disciplina applicabile ai contratti atipici*, Giappichelli, Torino, 2008, 285 ss.; M. GORGONI, *Regole generali e regole speciali nella disciplina del contratto*, Giappichelli, Torino, 2005, 26 ss.; S. ORLANDO CASCIO-C. ARGIROFFI, *Contratti misti e contratti collegati*, in *Enc. giur.*, vol. IX, Roma, 1988, 1 ss. (dell'estratto).

⁵⁰ Cfr. A. CATAUDELLA, *La donazione mista*, Giuffrè, Milano, 1970, 49 ss.; R. SACCO, *Autonomia contrattuale, e tipi*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1966, 785 ss.

⁵¹ 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, *ivi*, 2012.

⁵² Cfr. Cass. 17 novembre 2010, n. 23211, in *Contr.*, 2011, 61.

⁵³ Cfr. Trib. Napoli 7 maggio 2021, n. 4347, in *Giur. it. Rep.*, 2021; Trib. Parma 3 luglio 2013, n. 985, *ivi*, 2013. Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 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"*.

⁵⁴ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, loc. cit., 365 ss.

stica come *“una figura atipica mista, contenente in sé gli elementi di varie fattispecie (...), per cui la prestazione (...) caratterizzante (...) determina la disciplina applicabile”*⁵⁵.

Questa visione ha il merito di riportare ciascuna operazione alla sua regolazione tipica; così, il cosiddetto magazzinaggio è oggetto delle norme sul deposito e le prestazioni di fare diverse dal trasferimento devono essere ricondotte all'appalto di servizi, mentre il trasporto soggiace alla sua disciplina. In dottrina⁵⁶, si è criticata in parte questa concezione e se ne è propugnata una altra, sulla base della teoria della combinazione. Difatti, si è osservato⁵⁷, *“quando le parti con la sottoscrizione dell'accordo atipico hanno inteso dare un determinato assetto ai propri interessi combinando fra loro un ventaglio di clausole concernenti prestazioni di per sé riconducibili a svariate intese tipiche, diventa necessario”* sottoporre *“ogni prestazione alla disciplina a essa più adattabile”*, con l'ulteriore precisazione per cui, qualora il frammento di attività non abbia le *“caratteristiche che ne consentano la (...) sussunzione sotto il tipo negoziale, il giudice deve evitare di ricondurlo forzosamente alla disciplina del contratto nominato apparentemente più prossimo”*, ma lo deve regolare *“attingendo allo statuto generale del contratto”*.

Nella sostanza, questi due modelli portano a un analogo esito; difatti, nonostante applichi la disciplina dell'attività prevalente, la prima tesi⁵⁸ riconduce le altre prestazioni tipiche, tra le quali il trasporto, al loro schema normativo, dato per scontato il fatto che nella logistica siano dominanti le operazioni da riportare all'appalto. Al contrario, l'impostazione più recente⁵⁹ collega ciascuna prestazione alla sua regolazione senza una valutazione sulla prevalenza. In ogni caso, esce confermata l'idea per cui il trasporto, che rappresenta un segmento necessario nella funzione distributiva, debba essere oggetto delle sue norme e tale soluzione riguarda tutte le attività coinvolte negli accordi di logistica.

⁵⁵ Cfr. Trib. Parma 3 luglio 2013, *cit.*

⁵⁶ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1122 ss.

⁵⁷ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1122 ss.

⁵⁸ Cfr. Trib. Savona 8 maggio 2013, *cit.*; App. Firenze 14 giugno 2012, *cit.*; Trib. Bari 31 maggio 2012, *cit.*

⁵⁹ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1121 ss.

5. Il contratto di logistica e la disciplina sul trasporto

Gli Autori⁶⁰ che hanno suggerito il nuovo concetto del contratto di logistica hanno il merito di avere adattato la riflessione all'emergere di una propensione aziendale. Tuttavia, la costruzione del negozio ne può, al più, mettere in luce la tipicità sociale, sedimentata da comportamenti sempre più frequenti, e ciò ha un rilievo marginale ai fini della qualificazione. Pertanto, la ricostruzione di un simile, nuovo istituto attiene più alla comprensione delle pulsioni organizzative che alla loro classificazione sistematica. A prescindere dal fatto che si opti per l'una o per l'altra delle due menzionate tesi⁶¹, l'accordo misto di logistica rimanda alla regolazione di ciascuna figura compresa nel complessivo schema e, in quanto tale, non ha in sé tipicità giuridica, né si vede come la potrebbe avere.

Al diritto dei trasporti preme una conclusione, cioè rivendicare il carattere autonomo e qualificante del suo negozio, diverso dall'appalto e a esso non riconducibile, se non per assonanze esteriori e per similitudini molto generali. Infatti, qualora si discuta di merci, il trasporto è in funzione della riconsegna al destinatario e nessun altro accordo può attenere a una simile fattispecie. Poi, poiché le imprese eseguono anche viaggi internazionali per effetto della dislocazione di funzioni in altri Paesi, la relativa regolazione si sovrappone a quella interna. Come è ovvio, a seconda del mezzo utilizzato, varia la disciplina, sia nazionale, sia internazionale, ma, poiché, negli accordi di logistica, si parte o si arriva in un magazzino, rileva comunque il viaggio stradale, se mai inserito in uno multimodale.

Con riguardo alla legge italiana, il regime di responsabilità del vettore è derogabile⁶². Nell'esercizio della loro autonomia, le parti possono prevedere clausole che stabiliscano una inversione dell'onere della prova o modifichino il regime di responsabilità, seppure a favore dello stesso vettore, e

⁶⁰ Cfr. G. SILINGARDI, *Contratti di servizi di logistica*, cit., 1 ss.; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 144 ss.

⁶¹ Per la tesi di matrice giurisprudenziale v. Trib. Savona 8 maggio 2013, cit.; App. Firenze 14 giugno 2012, cit.; Trib. Bari 31 maggio 2012, cit. Per la più recente teoria, cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1122 ss.

⁶² Cfr. M. RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto*, cit., 188 ss., secondo cui, "in materia di trasporto di cose, il legislatore non ha ritenuto di introdurre il (...) principio di inderogabilità"; A. LA MATTINA, *Del trasporto. Artt. 1678-1702*, cit., 251 ss.; M. IACUANIELLO BRUGGI-L.F. PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 389 ss.; M. IANNUZZI, *Del trasporto. Artt. 1678-1702*, cit., 281 ss.

ciò è confermato per legge⁶³; difatti, secondo l'art. 1694 c.c., si possono prevedere “*presunzioni di caso fortuito per eventi che normalmente, in relazione ai mezzi e alle condizioni del trasporto, dipendono*” da esso⁶⁴. Se il legislatore ha contemplato modificazioni del regime di responsabilità in favore del trasportatore, la deroga può portare anche a soluzioni per lui peggiorative. In particolare, nell'ambito delle strategie di logistica, il piccolo vettore accetta spesso di eseguire la stessa prestazione e la ripetitività indebolisce la sua posizione negoziale, tanto che sovente la semplificazione della funzione e, pertanto, il suo minore pregio economico si accompagnano all'inevitabile riduzione del compenso, ancora più drastica con la scomparsa delle cosiddette tariffe a forcella⁶⁵, soppresse in nome dell'integrale accettazione della competizione. Pertanto, dal punto di vista della qualificazione, nella logistica le prestazioni di trasporto sono comunque oggetto della disciplina del corrispondente negozio tipico, senza invasioni a opera delle norme sull'appalto. Quindi, gli eventuali impedimenti sopravvenuti durante il viaggio o al momento della riconsegna non possono essere considerati da una fonte diversa da quella tipica e, alla stessa stregua, opera il termine di prescrizione annuale.

Al contrario, se il viaggio stradale è internazionale, è applicabile la C.m.r. qualora almeno uno degli Stati coinvolti vi abbia aderito⁶⁶, e ciò si

⁶³ Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 56 ss.

⁶⁴ Così prevede l'art. 1694 c.c. V. anche M. RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto*, cit., 189 ss.; A. LA MATTINA, *Del trasporto*, cit., 272 ss.; P. GONNELLI-G. MIRABELLI, *Trasporto (contratto di): diritto privato*, in *Enc. dir.*, vol. XLIV, Milano, 1992, 1166 ss.; L. CABELLA PISU, *Le clausole di esonero da responsabilità*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da P. RESCIGNO, vol. IX, 2ª ed., Utet, Torino, 1999, 296 ss.; S. ZUNARELLI-C. ALVISI, *Del trasporto. Artt. 1678-1702*, in *Comm. cod. civ.*, già a cura di A. SCIALOJA-G. BRANCA, poi a cura di F. GALGANO, Zanichelli-Foro italiano, Bologna-Roma, 2014, 518 ss.

⁶⁵ Il sistema delle tariffe a forcella è stato abolito con il d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286. Cfr. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, Giuffrè, Milano, 2018, 88 ss.; C. ALVISI-A. ROMAGNOLI, *L'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose nel quadro della regolamentazione nazionale, locale, comunitaria*, in AA. VV., *Il diritto del mercato di trasporto*, a cura di S. ZUNARELLI, in *Tratt. dir. comm. dir. pubbl. econ.*, diretto da F. GALGANO, vol. XLIX, Cedam, Padova, 2008, 115 ss.

⁶⁶ Cfr. K.F. HAAK, *The liability of the carrier under C.m.r.*, Stichting Vervoeradres, The Hague, 1986, 55 ss.; J. PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, cit., 20 ss.; R. LOEWE, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the contract for the international carriage of goods by road*, loc. cit., 317 ss.; H. DE LA MOTTE-J. TEMME, *Art. 1*, in AA.VV., *C.m.r.: über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr*, a cura di K.H. THUME, 3ª ed., R&W Fachmedien Recht und Wirtschaft, Francoforte a.M., 2013, 58 ss.

verifica sempre. A differenza di quanto accade per la disciplina nazionale, secondo il suo art. 41 la Convenzione è inderogabile; pertanto, non si possono prevedere clausole modificative⁶⁷ e, in difetto, sono nulle⁶⁸. A differenza della legge italiana, l'inderogabilità rende la Convenzione impenetrabile a qualsiasi variazione consensuale⁶⁹, sebbene il trasporto acceda a uno schema negoziale complesso, come quello della logistica. Anche a livello internazionale, tale ultimo accordo è atipico e, del resto, la C.m.r. non avrebbe potuto considerare le attuali operazioni, le quali si sono sviluppate in seguito al recente progresso tecnologico e all'evoluzione dei sistemi informatici. In Germania è condivisa la qualificazione di quello di logistica come contratto misto⁷⁰ e tale ricostruzione giustifica l'applicazione della C.m.r., nonostante il trasferimento perda la sua autonomia e, integrandosi con altre operazioni, dia vita a un articolato schema negoziale.

6. Il nuovo art. 1677-bis c.c.

Secondo l'art. 1677-*bis* c.c.⁷¹, qualora l'appalto abbia per oggetto la prestazione di servizi relativi alle attività di ricezione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni, al viaggio si applicano le norme relative al trasporto, in quanto compatibili. Nel testo originario, la disposizione ometteva qualsiasi riferimento alla nozione di logistica, sebbene riguardasse proprio tale fattispecie; difatti, ne coglie l'elemento fondamentale, dato dall'appalto di servizi. Non a caso, l'art. 1677-*bis* c.c. è previsione di chiusura della disciplina relativa a tale figura. Al contempo, la disposizione mette in evidenza come confluiscono in un solo accordo prestazioni eterogenee, tra le quali il trasporto, con l'applicazione in tale ultimo caso delle relative previsioni, se non incompatibili. Nel testo vigen-

⁶⁷ Cfr. A. MESSENT-D. GLASS, *C.m.r.: contracts for the international carriage of goods by road*, cit., 393 ss.

⁶⁸ Cfr. OLG Düsseldorf 21 novembre 2007, in *Transportrecht*, 2008, 36, secondo cui è nulla la previsione di un contratto che escluda il controllo in contraddittorio sulla merce consegnata.

⁶⁹ L'unica eccezione è rappresentata dall'art. 40 della C.m.r. secondo cui, con riguardo al trasporto cumulativo, i vettori sono liberi di convenire tra loro deroghe agli artt. 37 e 38.

⁷⁰ Cfr. I. KOLLER, *Art. 41 C. m. r. und der gemischte Vertrag*, in *Transportrecht*, 2016, 165 ss.

⁷¹ L'art. 1677 *bis* c.c. è stato introdotto dall'art. 1, comma 819, legge n. 234/2022 nel Capo VII del Libro IV del Codice civile.

te⁷², si sono definiti i servizi oggetto dell'appalto come di logistica e la trasformazione è di scarso rilievo, perché, fino dall'inizio e, cioè, dalla legge di bilancio per il 2022, era chiaro l'intento prescrittivo, per una volta espresso con precisione.

Se mai, il legislatore ha perso l'occasione di variare *“il contratto di logistica in una fattispecie (...) tipica e compiutamente disciplinata. Esso continua a essere un accordo innominato”*⁷³. La legge avrebbe escogitato *“una regola preordinata a impedire l'applicazione (...) della teoria dell'interesse prevalente, che è il prius logico della riduzione a unità della fattispecie”*⁷⁴. Però, sebbene nel testo dell'art. 1677-bis c.c. non vi sia alcun richiamo al criterio dell'attività predominante, il riferimento è implicito, posto che, ai sensi dello stesso art. 1677-bis c.c., al trasferimento si applicano le norme sul trasporto solo in quanto compatibili e ciò presuppone una generale valutazione comparativa dal punto di vista organizzativo.

Piuttosto, il legislatore ha seguito l'orientamento giurisprudenziale il quale, pure aderendo alla teoria della prevalenza⁷⁵, ne ha attenuato il rigore, con l'applicazione delle discipline proprie delle prestazioni accessorie⁷⁶. Comunque, a prescindere dall'impostazione preferita, le due menzionate analisi portano alla medesima conclusione e per il trasporto opera la relativa disciplina. Invece, ci si deve chiedere perché la legge abbia preso in considerazione solo la regolazione del trasporto e non abbia enunciato un principio generale per tutte le altre prestazioni eterogenee dall'appalto, come il deposito. Difatti, *“una volta rispettato il precetto di sottoporre la prestazione di trasporto agli artt. 1683 ss. cod. civ., ci dobbiamo forse attendere che il dogma della sussunzione riemerge dal cilindro dei tribunali, i quali (...) continueranno ad applicarlo ai restanti frammenti di prestazione?”*⁷⁷. L'osservazione è importante, perché è frequente una custodia oggetto di una separata obbligazione e non riconducibile al trasporto, così che si devono invocare le disposizioni sul deposito.

Poi, per il modo in cui è formulato, l'art. 1677-bis c.c. ricalca l'art. 1677 c.c.⁷⁸, secondo cui, qualora l'appalto abbia per oggetto servizi a esecuzione

⁷² L'art. 1677-bis c.c. è stato modificato dall'art. 37-bis, comma 1, d.l. n. 36/2022, convertito con modificazioni dalla legge n. 79/2022.

⁷³ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1127 ss.

⁷⁴ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1128 ss.

⁷⁵ Cfr. Trib. Napoli 7 maggio 2021, n. 4347, cit.; Trib. Parma 3 luglio 2013, n. 985, cit.

⁷⁶ Cfr. Cass. 17 novembre 2010, n. 23211, cit.

⁷⁷ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1128 ss.

⁷⁸ Cfr. U. CARNEVALI, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677 bis cod. civ. e il contratto di servizi di logistica*, in *Contr.*, 2022, 255 ss.

continuativa o periodica, si osservano, in quanto compatibili, le norme sull'appalto e quelle sulla somministrazione. In particolare, con riguardo a queste ultime, per l'art. 1570 c.c., oltre alla disciplina della somministrazione, opera quella concernente il contratto cui corrispondano le singole prestazioni. Quindi, da un lato, *"tutto ciò (...) avrebbe consentito di integrare le regole dell'appalto e quelle del trasporto, ancora prima che il legislatore intervenisse in materia"*⁷⁹, dall'altro, sorgono dubbi sull'opportunità di una disposizione che espliciti solo *"un criterio di combinazione fra discipline concorrenti già desumibile dall'assetto normativo esistente"*⁸⁰.

In sostanza, l'art. 1677-bis c.c. è a salvaguardia della regolazione del trasporto, in particolare di quello stradale, non crea una fattispecie tipica e non detta un principio generale che sovrintenda alla regolazione delle ulteriori prestazioni, a cominciare dal deposito⁸¹. Però, l'art. 1677-bis c.c. non risolve i problemi derivanti dall'irrazionale presenza di due sistemi regolativi a proposito della responsabilità del committente per i comportamenti tenuti dal vettore o dall'appaltatore con riguardo ai rispettivi dipendenti. Tuttavia, la norma merita apprezzamento almeno da parte di chi studi il diritto dei trasporti, perché coglie un punto fondamentale, il carattere essenziale della relativa disciplina, a torto misconosciuto dalla giurisprudenza con la tesi sull'appalto di servizi di trasporto⁸². Se già era errata, questa impostazione è superata dall'art. 1677-bis c.c., perché la regolazione sul trasporto è l'unica in grado di valorizzarne la causa.

Peraltro, *"se si vuole evitare l'impasse alla quale conduce"* l'art. 1677-bis c.c., *"bisogna abbandonare l'assunto di partenza e cioè che questa ultima sia una disposizione valida anche ai fini giuslavoristici"*⁸³. In sostanza, *"la portata della norma"* andrebbe *"contenuta nell'ambito dei soli rapporti commer-*

⁷⁹ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, loc. cit., 366 ss.

⁸⁰ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, loc. cit., 366 ss.

⁸¹ Cfr. G. IUDICA, *L'appalto di servizi, la logistica e l'art. 1677 bis*, in AA.VV., *Per i cento anni dalla nascita di Renato Scognamiglio*, Jovene, Napoli, 2022, 537 ss.

⁸² Cfr. Cass. 18 settembre 2023, n. 26714, in *Giur. it. Rep.*, 2023; il ricorrente chiedeva la cassazione della sentenza della Corte di appello di Brescia, secondo cui, per le modalità con cui si erano svolte le prestazioni di trasporto nei confronti di uno stesso mittente, si sarebbe configurato un appalto di servizi di trasporto; Trib. 30 novembre 2023, *ivi*, 2023.

⁸³ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, loc. cit., 371 ss. Cfr. anche O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, in *Lav. giur.*, 2022, 7 ss.

ciali” e, pertanto, “*il rinvio alla disciplina del contratto di trasporto*” si dovrebbe riferire “*ai (...) profili strettamente civilistici che interessano le prestazioni concordate*”⁸⁴. Tale affermazione è esatta, ma non persuadono le ulteriori riflessioni sulle conseguenze. In tale modo, si dice⁸⁵, il rinvio alle norme sul trasporto non disciplinerebbe i rapporti di lavoro e l’art. 29 del d.lgs. n. 276/2003 sarebbe l’unica disposizione riferibile a tutti i dipendenti impiegati nelle operazioni di logistica. Tale impostazione troverebbe conferma nella risposta offerta dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali all’interpello 17 ottobre 2022, n. 1, secondo cui l’art. 1677-*bis* c.c. configurerebbe una ipotesi di contratto di appalti di servizi e, pertanto, sarebbe regolato dalla relativa disciplina, con l’eventuale applicazione delle norme relative al trasporto solo “*in quanto compatibili*”.

La soluzione non è condivisibile; l’art. 83-*bis* del d.l. n. 112/2008 regola la posizione dei prestatori di lavoro addetti al trasporto e il fatto che l’art. 1677-*bis* c.c. sia funzionale alla risoluzione dei soli conflitti interaziendali non può precludere l’operare della disciplina specifica nei confronti dei dipendenti delle imprese di trasporto impegnate in più complesse funzioni. Infatti, nonostante l’art. 1677-*bis* c.c., ai fini dell’identificazione della responsabilità solidale non esiste un negozio di logistica, perché questo ha solo tipicità sociale e non vi è una sua regolazione, tanto meno quella dell’art. 29 del d.lgs. n. 276/2003. Né si può dedurre il contrario dal nuovo testo prescrittivo, che salvaguarda la sola vigenza dei principi sul trasporto.

Al contrario, il legislatore avrebbe dovuto prendere posizione e ricondurre tutti i rapporti di lavoro all’art. 29 del d.lgs. n. 276/2003. In difetto, la disciplina speciale dell’art. 83-*bis* del d.l. n. 112/2008 prevale sempre, anche perché non è contraddetta, è in vigore e opera per qualunque fattispecie, seppure inserita in complessi negozi misti. Perciò, il silenzio dell’art. 1677-*bis* c.c. è criticabile, poiché non si affronta il vero problema; infatti, la citata discrasia emerge proprio nell’ambito della logistica, in quanto la differenza fondamentale è sulla tutela del lavoro, in collegamento con un elemento esterno al relativo contratto e alla stessa subordinazione. Di fronte a questa scelta occorre censurare l’impianto normativo attuale, ma il problema non può essere superato in via interpretativa.

⁸⁴ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, loc. cit., 372 ss.

⁸⁵ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, loc. cit., 372 ss.

LE CATENE DI APPALTI E LA TUTELA DEI LAVORATORI

Alessandro Bellavista *

1. Premessa

La frammentazione del ciclo produttivo dell'impresa *leader* o capofila verso imprese satelliti, attraverso catene di appalti e subappalti, è stimolata dal risparmio di costi ottenibile adottando siffatto modello di *business*. È noto che le esternalizzazioni e i processi di disintegrazione verticale rappresentano una sorta di *exit option* mediante le quali le organizzazioni produttive sono in grado di aggirare ed eludere i vincoli, in materia di gestione del personale, a cui sono sottoposte al loro interno. Così, in molti settori produttivi (tra cui *in primis* la logistica, l'edilizia, il tessile-abbigliamento, l'alimentare) lo strumento dell'appalto consente all'impresa *leader* di utilizzare forza lavoro assoggettata ad una regolazione meno protettiva rispetto a quella destinata ai lavoratori dipendenti dalla medesima impresa *leader*.

In particolare, da tempo, si sostiene la necessità di evitare che il ricorso all'appalto e al subappalto sia (come al momento avviene) uno strumento per abbattere il costo del lavoro dell'impresa appaltante o *leader*, tramite l'esternalizzazione di fasi del processo produttivo a soggetti che applicano ai propri dipendenti trattamenti economici e normativi inadeguati, perché contenuti in contratti collettivi meno favorevoli rispetto a quelli vigenti presso la stessa impresa *leader*. In altri termini, si tratta di interrompere l'uso abusivo degli appalti e dei subappalti al solo scopo di scaricare sugli anelli più deboli della catena costi e responsabilità, così determinando condizioni di sfruttamento dei lavoratori.

* Professore ordinario di Diritto del lavoro – Università degli Studi di Palermo.

A questo riguardo, basti ricordare alcune proposte. In primo luogo, quella di porre limiti precisi ai cosiddetti appalti *labour intensive* (ad alta intensità di lavoro, in cui è prevalente il fattore della manodopera): nel senso di ammetterli solo in presenza di specifiche ragioni giustificative contraddistinte dalla specificità tecnica dell'attività svolta dall'impresa appaltatrice e subappaltatrice ovvero dal fatto che si tratti di attività non rientranti nel ciclo produttivo e/o nell'oggetto sociale del committente. Nemmeno è da escludere che si possa del tutto vietare la frammentazione del ciclo produttivo in alcuni settori ad alto rischio di sfruttamento dei lavoratori. E quest'ultima soluzione è stata adottata in Germania e in Spagna, rispettivamente nella filiera della carne e nell'edilizia.

In secondo luogo, va menzionata la proposta di (re)introdurre il principio di parità di trattamento (già contenuto nell'abrogata legge 23 ottobre 1960, n. 1369) tra i dipendenti dell'appaltante e quelli dell'appaltatore e dei subappaltatori, quando si tratti di appalti rientranti nel ciclo produttivo e/o nell'oggetto sociale dell'appaltante. Il principio di parità di trattamento dovrebbe avere come punto di riferimento le mansioni comparabili tra i dipendenti delle imprese affidatarie sulla base del contratto collettivo applicato dall'impresa *leader*.

Tuttavia, queste proposte non hanno trovato recepimento in sede legislativa per ciò che concerne gli appalti nel settore privato. Mentre, come si vedrà tra poco, molto più sensibile alle istanze di tutela dei lavoratori è stato il legislatore nell'ambito della regolazione degli appalti pubblici. Di recente, però, a seguito dei gravissimi incidenti mortali verificatisi proprio nell'ambito di catene di attività appaltate e subappaltate, con il cosiddetto "decreto PNRR" è stata coniata un'importante disposizione che si passa ora ad esaminare.

2. Il "decreto PNRR"

Infatti, particolare attenzione va dedicata alla versione definitiva dell'art. 29, comma 1, lett. a), d.l. 2 marzo 2024, n. 19 (c.d. "decreto PNRR"), convertito dalla legge 29 aprile 2024, n. 56, che introduce un comma 1-*bis* nel corpo dell'art. 29 del d.lgs. 10 settembre 2003, n. 276.

La nuova disposizione afferma che *"al personale impiegato nell'appalto di opere e servizi e nel subappalto spetta un trattamento economico e normativo complessivamente non inferiore a quello previsto dal contratto collettivo nazionale e territoriale stipulato dalle associazioni sindacali dei lavoratori e*

dei datori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, applicato nel settore e per la zona strettamente connessi con l'attività oggetto dell'appalto e del subappalto".

Nella versione originaria del decreto mancava il riferimento agli agenti negoziali comparativamente più rappresentativi e si faceva menzione solo del contratto collettivo *"maggiormente applicato nel settore e per la zona ..."*. Ciò aveva dato luogo a molteplici perplessità. L'obiettivo della disposizione ora – dopo la correzione, in fase di conversione, del decreto – è chiaramente quello di garantire che ai lavoratori impiegati in appalti e subappalti siano applicati contratti collettivi coerenti con le attività appaltate e/o subappaltate, con l'auspicio di assicurare loro trattamenti economici dignitosi.

Difatti, nella relazione – che accompagna il disegno di legge governativo presentato alle camere per la conversione in legge del d.l. n. 19/2024 – si afferma che *"trattasi di una previsione analoga a quella già prevista dall'attuale codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. n. 36/2023, all'art. 11, comma 1, con la quale si intende fronteggiare la prassi di esternalizzare talune attività al solo scopo di abbattere il costo del lavoro a danno dei lavoratori"*.

L'art. 11, comma 1, d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 (c.d. nuovo "Codice dei contratti pubblici") sancisce che *"al personale impiegato nei lavori, servizi e forniture oggetto di appalti pubblici e concessioni è applicato il contratto collettivo nazionale e territoriale in vigore per il settore e per la zona nella quale si eseguono le prestazioni di lavoro, stipulato dalle associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale e quello il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l'attività oggetto dell'appalto o della concessione svolta dall'impresa anche in maniera prevalente"*. E il comma 1 del medesimo enunciato aggiunge che *"nei bandi e negli inviti le stazioni appaltanti e gli enti concedenti indicano il contratto collettivo applicabile al personale dipendente impiegato nell'appalto o nella concessione, in conformità al comma primo"*.

Peraltro, nel settore degli appalti pubblici opera il principio di parità di trattamento tra i lavoratori impiegati lungo la filiera degli appalti e dei subappalti. Infatti, questa soluzione è stata adottata già nel 2021, con una apposita novella del precedente Codice e confermata dall'art. 119, comma 12, del nuovo "Codice dei contratti pubblici", di cui al d.lgs. n. 36/2023. Infatti, il menzionato art. 119, comma 12, afferma che *"il subappaltatore, per le prestazioni affidate in subappalto, deve garantire gli stessi standard qualitativi e prestazionali previsti nel contratto di appalto e riconoscere ai la-*

voratori un trattamento economico e normativo non inferiore a quello che avrebbe garantito il contraente principale. Il subappaltatore è tenuto ad applicare i medesimi contratti collettivi nazionali di lavoro del contraente principale, qualora le attività oggetto di subappalto coincidano con quelle caratterizzanti l'oggetto dell'appalto oppure riguardino le lavorazioni relative alle categorie prevalenti e siano incluse nell'oggetto sociale del contraente principale".

Qui vi è una vera e propria parità di trattamento che opera tra i dipendenti del subappaltatore rispetto a quelli del "contraente principale" che gli conferisce l'appalto. E comunque il "contraente principale", in quanto è un appaltatore rispetto alla pubblica amministrazione appaltante, è già tenuto, in forza dell'art. 11, comma 1, d.lgs. n. 36/2023, ad applicare lo specifico contratto collettivo indicato nel bando di appalto da parte della stazione appaltante.

Come si vede, il nuovo comma 1-*bis* (dell'art. 29, d.lgs. n. 276/2003) non introduce affatto alcuna parità di trattamento nella catena degli appalti. La disposizione si arresta nel fissare un punto di riferimento, ovvero un parametro per la determinazione del trattamento economico e normativo che va garantito nella medesima catena, mediante il rinvio a quanto stabilito dalla contrattazione collettiva qualificata dalla maggiore rappresentatività comparata degli agenti negoziali.

Ciò che manca è una previsione specifica per il settore privato che sia analoga a quella dell'art. 119, comma 12, d.lgs. n. 36/2023 vigente per l'area degli appalti pubblici; e che quindi possa imporre la parità di trattamento tra tutti i lavoratori impegnati nella catena degli appalti.

Tuttavia, va sottolineato che la suddetta innovazione legislativa produce l'effetto positivo di sancire, lungo la filiera degli appalti privati, l'applicazione di contratti collettivi siglati da organizzazioni sindacali genuine e quindi, in linea di massima, con trattamenti economici e normativi dignitosi. Il che comporta, per converso, di impedire l'applicazione di contratti collettivi "al ribasso" siglati da soggetti sindacali poco o nulla rappresentativi.

Certo, non va trascurato che, secondo la prevalente giurisprudenza, neanche le retribuzioni dei contratti collettivi dei soggetti comparativamente più rappresentativi sono di per sé immuni al controllo giudiziario ex art. 36 Cost. E difatti la giurisprudenza è massicciamente intervenuta, proprio in forza dell'art. 36 Cost., nel noto caso del contratto collettivo per i servizi fiduciari, che prevedeva salari infimi, al disotto della soglia di povertà. È anche vero, però, che questi ultimi contratti prevedono, in genere, trattamenti economici superiori a quelli dei contratti collettivi delle sigle

poco o nulla rappresentative. Peraltro, una tecnica diffusa nella contrattazione collettiva “al ribasso” è quella di livellare i trattamenti normativi sulla soglia minima stabilita dalla legge. Invece, i contratti collettivi degli agenti negoziali comparativamente più rappresentativi, nella maggior parte dei casi, innalzano i trattamenti normativi rispetto alla base legislativa.

Sicché, la nuova disposizione, sul piano sia del trattamento economico sia del trattamento normativo, debellerebbe la possibilità di ricorrere ai contratti collettivi siglati dalle sigle poco o nulla rappresentative, e quindi a contratti collettivi tendenzialmente “al ribasso” rispetto a quelli sottoscritti dai soggetti sindacali comparativamente più rappresentativi. Pertanto, non v'è dubbio che, in linea di massima, la nuova disposizione dovrebbe consentire di realizzare la finalità perseguita dal governo-legislatore (chiaramente espressa nella relazione poc'anzi citata) di “fronteggiare la prassi di esternalizzare talune attività al solo scopo di abbattere il costo del lavoro a danno dei lavoratori”.

Infine, riguardo alla coppia “contratto collettivo nazionale e territoriale” (contenuta nella nuova disposizione), l'uso della congiunzione “e” induce a ritenere che il richiamo del contratto collettivo territoriale sia condizionato all'applicazione di un contratto collettivo nazionale che contiene deleghe al livello territoriale. Tutto ciò esclude la possibilità di prendere a riferimento esclusivamente un contratto collettivo territoriale che non faccia parte di un sistema contrattuale gestito a livello nazionale.

3. Il comma 1-bis dell'art. 29, d.lgs. n. 276/2003 e la Costituzione

Il nuovo comma 1-*bis* dell'art. 29, d.lgs. n. 276/2003, come s'è visto, mira ad assicurare trattamenti economici e normativi dignitosi, ai lavoratori impiegati nelle catene degli appalti, mediante il rinvio ai contenuti dei contratti collettivi siglati da agenti negoziali qualificati. Per ciò che riguarda il trattamento economico, l'intervento legislativo trova, senza dubbio, copertura nell'art. 36 Cost. Anzi, si può dire che qui il legislatore introduce una sorta di salario minimo legale, rinviando ai trattamenti economici della contrattazione collettiva qualificata, come già ha fatto per altri specifici settori, tra cui, in particolare, quello della cooperazione. Ed è noto che la Corte costituzionale ha affermato la legittimità costituzionale del meccanismo di salario minimo vigente per il settore della cooperazione, ritenendolo giustificato in base all'art. 36 Cost., ed escludendo ogni profilo di contrasto con l'art. 39 Cost.

Invece, qualche dubbio di compatibilità della nuova disposizione con l'art. 39 Cost. può sorgere per ciò che concerne il trattamento normativo. Più precisamente, la nuova disposizione potrebbe essere accusata di realizzare l'efficacia generale della contrattazione collettiva in un modo diverso da quanto sancito dalla seconda parte dell'art. 39 Cost. A questo riguardo, un'argomentazione in grado di salvare la nuova disposizione da tale contestazione, potrebbe essere quella che faccia leva sulla circostanza che, in realtà, è il legislatore a stabilire quali trattamenti normativi debba applicare una determinata impresa, limitandosi (il medesimo legislatore) ad utilizzare come parametro i contenuti di una specifica contrattazione collettiva.

Semmai, un altro profilo problematico potrebbe scaturire dall'eventuale contrasto del comma 1-*bis* dell'art. 29, d.lgs. n. 276/2003, con l'art. 3 Cost. Difatti, a seguito della nuova disposizione, ci sarebbero, nello stesso settore (come, per esempio, la logistica), imprese, quelle appaltatrici e subappaltatrici, obbligate a rispettarla e altre imprese, che svolgono in proprio le medesime attività (appaltate e subappaltate), non obbligate a conformarsi ad essa. Questo eventuale profilo di violazione del principio di eguaglianza potrebbe, però, essere contestato sostenendo che ci si trovi di fronte a situazioni differenti che giustificano soluzioni normative diverse. E cioè, si potrebbe affermare che la frammentazione del ciclo produttivo, attraverso le catene degli appalti, comporta peculiari rischi di sfruttamento per i lavoratori ivi impiegati, che rendono necessario uno specifico intervento legislativo di contrasto.

Ciò non toglie, però, che la nuova disposizione assicura certamente tutele minime (garantite dai suddetti contratti collettivi utilizzati dal legislatore quale parametro di riferimento) ai lavoratori impiegati nelle catene degli appalti, mentre i prestatori di lavoro dipendenti da imprese non facenti parte di tali filiere non hanno alcuna analoga garanzia.

Sicché, a quest'ultimo riguardo, vanno svolte le considerazioni seguenti.

4. Le criticità del sistema italiano di relazioni industriali

Infatti, la valutazione positiva della nuova disposizione dell'art. 29, comma 1-*bis*, d.lgs. n. 276/2003, non deve impedire di segnalare che essa si limita, in parole semplici, a mettere una "toppa" per tentare di colmare alcune delle criticità del sistema italiano di relazioni industriali, la cui anomia tende a produrre sempre più frutti avvelenati.

Ciò perché la questione della definizione dei cosiddetti perimetri contrattuali (vale a dire dell'ambito di applicazione di ogni contratto collettivo) e della conseguente misurazione della rappresentanza sindacale e datoriale, ai fini della contrattazione collettiva, assume ormai un'importanza vitale.

Anzitutto, va ricordato che il sistema di relazioni industriali italiano è, da tempo, profondamente interessato da fenomeni di pluralismo competitivo tra associazioni sindacali sia dei lavoratori sia dei datori di lavoro. Particolarmente rilevante è l'aspetto della frammentazione della rappresentanza datoriale che vede affacciarsi nuove associazioni che, talvolta, aspirano a partecipare alle trattative per il rinnovo dei contratti tradizionali; oppure, più frequentemente, a creare un nuovo sistema contrattuale parallelo a quello già esistente ovvero che ritaglia un ambito più circoscritto o più ampio rispetto a questo ultimo.

Tensioni non irrilevanti si riscontrano nello stesso sistema contrattuale confederale, gestito dalle associazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro cosiddette "storiche" o tradizionali. Qui, infatti, vi sono alcuni contratti collettivi nazionali con un campo di applicazione di carattere trasversale e onnicomprensivo (come il CCNL multiservizi e il CCNL servizi fiduciari e vigilanza); e che contengono trattamenti retributivi alquanto bassi (talvolta, come s'è accennato, al di sotto della soglia di povertà). E così, essi, di fatto, realizzano una concorrenza "al ribasso" nei confronti di altri contratti collettivi nazionali, dello stesso sistema confederale, nei settori di specifica pertinenza di quest'ultimi (in specie: logistica, igiene ambientale, alimentare, edilizia).

Questo disordine contrattuale produce effetti deleteri. È così, in prima battuta, favorito il *dumping* contrattuale (e cioè lo *shopping* contrattuale), attraverso la possibile scelta spregiudicata di un contratto collettivo meno costoso. Peraltro, può diventare complesso individuare il cosiddetto contratto collettivo *leader* abilitato a gestire i rinvii legali alle determinazioni dell'autonomia collettiva e che costituisce il punto di riferimento delle molteplici normative legali che prendono in considerazione il contratto collettivo sottoscritto da soggetti "qualificati", come appunto i sindacati comparativamente più rappresentativi. Infatti, il tale criterio selettivo, ormai tradizionale, basato sulla formula della maggiore rappresentatività comparata, può entrare in crisi in assenza di una preventiva e chiara delimitazione dell'ambito, e cioè del perimetro entro cui vada misurata la suddetta maggiore rappresentatività comparata. Tali incertezze sono altresì enfatizzate dalla possibilità, poc'anzi segnalata, che le categorie contrattuali siano di-

segnate discrezionalmente (ovvero, *absit iniuria verbis*, in via opportunistica) da parte dei soggetti sindacali stipulanti il relativo contratto collettivo.

Sicché, a causa della compresenza, nello stesso ambito di applicazione, di contratti collettivi con costi del lavoro differenti, il contratto collettivo diventa strumento di concorrenza tra imprenditori e perciò di *dumping* sociale (salariale e normativo). Così, il contratto collettivo non riesce più a svolgere la sua tradizionale funzione anticoncorrenziale: vale a dire la funzione di togliere il costo del lavoro dalla concorrenza. E come s'è poc'anzi detto, il risparmio ottenuto dall'applicazione di un contratto collettivo cosiddetto "al ribasso" non deriva soltanto dalla parte economica di quest'ultimo, ma anche dalla sua stessa parte normativa: che è, in genere, costruita ricopiando le previsioni minime della legge (senza alcuna deroga migliorativa) e, talvolta, più o meno correttamente, derogando *in peius* alle disposizioni della fonte legale.

Emerge, pertanto, la tensione, tra il principio di libertà sindacale e la razionale necessità di un unico contratto collettivo ad efficacia generale per le attività economiche omogenee. È ovvio, infatti, che solo l'unicità del contratto collettivo garantisce appieno la sua funzione storica di togliere il costo del lavoro dalla concorrenza; nonché evita che la competizione tra le imprese si scarichi sul fattore lavoro. Cosa che invece non si verificherebbe, e difatti non si verifica, se, nello stesso settore, operassero contratti collettivi con costi del lavoro differenti e quindi in concorrenza tra di loro.

Di fronte a tali problemi è sempre più oggetto di dibattito l'opportunità di una legge sulla rappresentanza ai fini della contrattazione collettiva, e che quindi vada al di là dell'opera meritoria delle parti sociali più rappresentative, codificata negli accordi degli ultimi anni: accordi i quali scontano il limite della loro efficacia limitata alla cerchia degli aderenti. Di recente, sono stati elaborati vari progetti legislativi provenienti anche dal mondo del sindacato dei lavoratori.

Ovviamente qualunque elaborazione legislativa deve confrontarsi con il modello di contrattazione collettiva ad efficacia *erga omnes* dell'art. 39 Cost. A questo proposito, la domanda delle domande è quale equilibrio sia possibile rinvenire tra il principio di libertà sindacale di cui al comma 1 dell'art. 39 Cost. e l'inevitabile effetto autoritativo scaturente dall'eventuale attuazione della seconda parte della medesima norma costituzionale. Questo è il punto più delicato. Inoltre, appare ragionevole ritenere che una scelta legislativa di tale natura, che ribalta un assetto consolidatosi nella costituzione materiale, debba essere, in qualche modo, concertato con i grandi soggetti sindacali storici. In effetti, non sembra concepibile un interven-

to legislativo sul sistema di relazioni industriali che, proprio perché incide sulla libertà sindacale (seppure, a ben vedere, su una visione totalizzante della medesima), non sia condiviso dai soggetti sindacali storicamente e inequivocabilmente più rappresentativi.

I passaggi ineludibili di un qualsiasi intervento legislativo sono sicuramente almeno due. Il primo è la definizione dei cosiddetti perimetri contrattuali: il disegno delle categorie contrattuali e cioè dell'ambito di applicazione di ogni contratto collettivo e, correlativamente, dello spazio entro cui si misura la rappresentatività degli attori collettivi legittimati a partecipare alla negoziazione del medesimo contratto. Il secondo passaggio, una volta delimitati i perimetri, attiene all'individuazione di criteri affidabili per la misurazione della suddetta rappresentatività. Ma su quest'aspetto già esistono molteplici spunti provenienti dalla stessa pratica delle parti sociali, dalla legislazione, dalla prassi amministrativa, dalla giurisprudenza nonché da una consolidata esperienza comparata. A ciò va aggiunto l'importante lavoro del CNEL che ha messo in campo – anche grazie all'introduzione, da parte del legislatore, del cosiddetto codice alfanumerico unico dei contratti collettivi – un importante censimento dei contratti collettivi, in modo da individuare quelli più applicati e perciò siglati dagli attori più rappresentativi.

Il dibattito è così tuttora aperto. Ma l'urgenza di provvedere è davanti agli occhi di tutti, sebbene adottando le cautele necessarie per coniugare i principi di libertà e democrazia sindacale con la contrapposta esigenza di un sistema di contrattazione collettiva solido e ben funzionante. La logica, infine, induce a ritenere che vada comunque evitato che esasperate e unidirezionali enfattizzazioni del principio di libertà sindacale producano solo effetti dannosi a carico dei lavoratori e, anche, dei datori di lavoro socialmente più responsabili.

5. La bonifica del mercato del lavoro

Come si è visto, un forte contributo al contrasto del fenomeno del *dumping* salariale e normativo sarebbe offerto dall'approvazione di una legge sulla rappresentatività ai fini della contrattazione collettiva, a seguito della quale i contratti collettivi siglati dai soggetti più rappresentativi, sulla base dei meccanismi di misurazione della rappresentatività legalmente previsti, acquisiscano efficacia generale nei settori di riferimento.

D'altra parte, in questo modo, grazie al sostegno legislativo, la contrattazione collettiva potrebbe svolgere, secondo l'insegnamento di Gino Giu-

gni, una funzione più ampia rispetto alla tutela dei lavoratori e alla limitazione della concorrenza tra lavoratori e tra imprese quanto alle condizioni di lavoro. Infatti, così la contrattazione collettiva opererebbe (ovvero ritornerebbe ad operare) anche come stimolo all'innovazione tecnologica e dei processi produttivi. Ciò perché essa, imponendo costi del lavoro inderogabili, spingerebbe le imprese a basare la propria capacità competitiva su altri fattori: come appunto l'innovazione e la qualità. E, al tempo stesso, verrebbero espulse dal mercato le imprese meno efficienti: e cioè quelle che sopravvivono solo grazie allo sfruttamento della forza lavoro.

Come soluzione intermedia, e più semplice da raggiungere sul piano legislativo e degli equilibri politici, non va esclusa la possibilità di un intervento limitato all'attuazione dell'art. 36 Cost., e che, in linea con la recente direttiva comunitaria sui salari minimi adeguati, contenga un rinvio mobile ai trattamenti economici determinati dai contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori comparativamente più rappresentative sul piano nazionale. A questo riguardo, proprio per garantire la funzionalità del sistema e per evitare casi di retribuzioni al di sotto della soglia di povertà, andrebbe anche prevista una Commissione indipendente che determini e aggiorni periodicamente la soglia retributiva minima oraria che costituisce la base di partenza delle scelte dell'autonomia collettiva.

Un chiaro sostegno agli interventi legislativi qui suggeriti si rinviene nella poc'anzi citata direttiva comunitaria sui salari minimi adeguati. Questa, infatti, promuove la contrattazione collettiva sulla determinazione dei salari, in quanto essa è considerata, sulla base dell'esperienza empirica, il migliore strumento (rispetto ai salari minimi legali) per l'effettiva garanzia di retribuzioni adeguate. Ma, in Italia, proprio per raggiungere l'obiettivo prefigurato dalla direttiva è indispensabile che il legislatore introduca misure volte a favorire il riordino dell'attuale *Far West* contrattuale, che assicurino il buon funzionamento del sistema di relazioni industriali.

In via emergenziale e provvisoria, anche in assenza di qualunque intervento legislativo, le stesse parti sociali più responsabili e rappresentative potrebbero semplificare il sistema ridefinendo i confini delle aree contrattuali, in linea con le direttive provenienti dal Patto della fabbrica del 9 marzo 2018. In particolare andrebbero ristretti i campi di applicazione di quei già menzionati contratti collettivi, di carattere trasversale e onnicomprensivo, che, prevedendo trattamenti retributivi (e normativi) alquanto bassi, di fatto fanno concorrenza al ribasso ad altri contratti collettivi nazionali nei settori di specifica pertinenza di quest'ultimi.

Ma, ovviamente, sono necessarie tante altre misure per contrastare le pratiche manageriali volte ad avvalersi della frammentazione dei processi produttivi e delle esternalizzazioni *“al solo scopo di abbattere il costo del lavoro a danno dei lavoratori”*, come recita la relazione governativa citata in apertura.

È evidente come sia necessario un radicale cambiamento di punto di vista rispetto agli approcci adottati dalla legislazione dell'ultimo ventennio. In una prospettiva generale, la metodologia da seguire è quella di progettare politiche del lavoro rivolte a combattere la precarietà del lavoro e la povertà, nonché a bonificare il mercato del lavoro da tutti i fenomeni fraudolenti e che possano favorire l'elusione o l'aggiramento delle regole a protezione del lavoro.

Quanto al tema qui in esame, in particolare, la suddetta bonifica dovrebbe anzitutto iniziare dal contrasto di tutte le organizzazioni imprenditoriali costruite e/o utilizzate al solo e/o prevalente scopo dello sfruttamento della forza lavoro. Proprio con riguardo alla catena degli appalti, le cronache sono ricche di casi in cui, per esempio, si assiste alla presenza di false cooperative che si muovono in aperta contraddizione con lo spirito mutualistico (che ne dovrebbe rappresentare la stella polare) e che non solo operano come appaltatori di mera manodopera, senza rispettare i diritti minimi dei soci-lavoratori, ma pongono in essere molteplici illeciti, anche penali, soprattutto sul piano tributario e contributivo.

Questa strategia dovrebbe mirare a ripulire e liberare il mercato del lavoro dalla presenza delle cosiddette società *“cartiere”*, dei datori di lavoro *«fantasma»*, apparenti e del tutto criminali mediante un apparato regolativo che consenta l'effettiva verifica dell'idoneità tecnico-professionale delle imprese affidatarie di opere e servizi lungo la filiera degli appalti. A ciò si accompagna il rafforzamento dei sistemi ispettivi e di controllo sull'osservanza delle leggi a tutela del lavoro, della salute e della sicurezza, nonché la previsione di severi ed oggettivi criteri distintivi tra i fenomeni di interposizione illecita e gli appalti genuini.

In questa direzione, vanno perfezionate ed estese, con gli opportuni adattamenti, a tutti gli ambiti economici, le misure introdotte, dal già citato d.l. n. 19/2024, dirette ad imporre la verifica (da parte, rispettivamente, del responsabile del progetto o del committente) della congruità dell'incidenza della manodopera nell'ambito degli appalti pubblici e privati di realizzazione di lavori edili. Applicazione generale dovrebbe avere, altresì, il nuovo istituto, anch'esso coniato dal d.l. n. 19/2024, consistente in un sistema di qualificazione delle imprese e dei lavoratori autonomi che operano nei

cantieri temporanei e mobili (cioè quelli dove si effettuano lavori edili), basato sull'obbligo del possesso di una c.d. "patente a punti".

Inoltre, appare opportuno prevedere (come s'è accennato nelle prime pagine) forti limiti ai cosiddetti appalti ad alta intensità di lavoro, oppure consentire le esternalizzazioni solo per le attività caratterizzate da continuità di ore lavorative.

La scottante questione del "cambio di appalto" andrebbe affrontata sancendo il principio generale del necessario riassorbimento da parte del nuovo appaltatore dei lavoratori già impiegati nell'appalto a parità di trattamenti economici e normativi. E questo principio dovrebbe operare anche qualora non fosse integrata la fattispecie del trasferimento d'azienda di cui all'art. 2112 c.c. Tale previsione dovrebbe essere accompagnata, in sua inosservanza, anche da pesanti sanzioni a carico dell'appaltante che non si cura degli effetti sociali delle proprie scelte di esternalizzare opere e servizi. Nelle ipotesi eccezionali e giustificate in cui mutino le condizioni dell'appalto, andrebbero estese per via legislativa le procedure di partecipazione sindacale, già adottate dalle parti sociali, volte a governare il riassorbimento della manodopera eccedentaria.

Più in generale, il sistema regolativo potrebbe congegnare vincoli e incentivi che riducano o annullino tutti i possibili vantaggi per l'impresa derivanti dalle pratiche di esternalizzazione. È indiscutibile che sono appunto le regole che costruiscono i mercati e influenzano le scelte organizzative delle imprese. Di conseguenza, non v'è dubbio, infatti, che un'effettiva tutela della dignità dei lavoratori presuppone la presenza di un decisore politico che si muova, con coerenza, per raggiungere quest'obiettivo, senza farsi sedurre dai canti delle sirene che spingono in senso contrario.

LE PRESTAZIONI DI TRASPORTO NELL'AMBITO DELLA LOGISTICA. IL REGIME TARIFFARIO IN MATERIA DI AUTOTRASPORTO MERCI

Gianfranco Benelli*

1. Premessa: trasporto e logistica

Una delle principali prestazioni che costituiscono l'oggetto del cosiddetto contratto di logistica è indubbiamente quella del trasporto di cose.

Nell'ambito delle definizioni del contratto di logistica – o contratto di servizi di logistica – la dottrina ha costantemente rilevato come l'operatore logistico si impegni, dietro il pagamento di un corrispettivo, nei confronti del proprio committente (che generalmente è un'impresa) a compiere una serie di attività “logistiche” che possono comprendere, tra l'altro, il deposito, la movimentazione, la manipolazione ed il trasferimento di beni, ossia delle attività, dal contenuto variegato, che vanno dall'approvvigionamento di materie prime fino alla distribuzione del prodotto finito¹.

* Professore associato di Diritto dei trasporti – Università degli Studi di Sassari.

¹ Cfr. M. CASANOVA-M. BRIGNARDELLO, *Corso breve di diritto dei trasporti*, 2^a ed., Giuffrè, Milano, 2020, 262 ss. Sulla nozione di contratto di logistica, prima dell'introduzione dell'art. 1677-bis c.c. si vedano, tra gli altri: S. ZUNARELLI, *Il contratto di logistica: un ulteriore esempio della fuga dai tipi legali nel diritto dei trasporti*, in *Resp. comunic. impr.*, 1996, 57 ss.; G. SILINGARDI, voce *Contratti di servizi di logistica*, in *Enc. giur.*, vol. IX, Roma, 1997, 1 ss. (dell'estratto), e, dello stesso A., *Profili giuridici del contratto di servizi di logistica*, in *Logistica, informatica e trasporti*, a cura di E. FANARA, Cust, Messina, 1997, 149 ss., e dello stesso A., *Il cosiddetto contratto di servizi di logistica: prime considerazioni giuridiche*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1997, 269 ss.; M. BRIGNARDELLO, *Contratto di logistica*, in *Dig. disc. civ., sez. comm.*, Agg., Torino, 2003, 262 ss.; A. CORRADO, *Il contratto di servizi di logistica*, ne *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, vol. XVII, *Trasporto*, coordinato da F. MORANDI, Utet, Torino, 2004, 681 ss.; C. ESPOSITO, *Il contratto di logistica*, in AA.VV., *I contratti di somministrazione di servizi*, a cura di R. BOCCHINI, Utet,

Con la recente disciplina del contratto di logistica nel codice civile la sostanza non muta. L'art. 1677-*bis* c.c., nel testo introdotto dall'art. 37-*bis* del d.l. 30 aprile 2022, n. 36, convertito con modifiche dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, elenca, tra i diversi “servizi di logistica”, le attività di trasferimento e distribuzione di beni di terzi².

Quindi, se è vero che il contratto non ha come unico oggetto il trasferimento di cose da un luogo ad un altro, tale attività rimane comunque centrale nell'ambito dell'operazione di logistica commissionata all'impresa, sia con riferimento alla fase di acquisizione ed approvvigionamento delle materie prime o dei beni, sia alla fase, successiva alla lavorazione (in senso lato) delle merci, e cioè alla loro distribuzione verso i destinatari finali³.

Non a caso nella nuova norma il legislatore si preoccupa di riconoscere alle prestazioni di trasferimento di cose da un luogo ad un altro, l'applicazione della disciplina speciale in materia di contratto di trasporto, ancorché le stesse prestazioni siano ricomprese all'interno di un contratto di appalto⁴.

Torino, 2006, 580 ss.; N. FABRIO, *Il contratto di logistica: qualificazione e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 2010, 316 ss.; M. CASANOVA-M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. II. La disciplina contrattuale*, 2ª ed., Giuffrè, Milano, 2012, 396 ss.; M. BRIGNARDELLO, *Il contratto di servizi di logistica*, in *I contratti del trasporto*, diretto da F. MORANDI, tomo II, Zanichelli, Bologna, 2013, 1519 ss.; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 3ª ed., Giuffrè, Milano, 2015, 142 ss.

²Sulla nuova figura contrattuale, ammesso che possa essere considerata come fattispecie tipica, si vedano, in particolare, M. MENICUCCI, *Intorno all'art. 1677-bis c.c. a due anni dalla sua introduzione nel codice civile*, in *Riv. dir. ec. trasp. amb.*, 2024, 223 ss.; R. BOCCHINI, *Il contratto di logistica tra gli artt. 1570 bis e 1677 bis c.c.: dal ricovero di Sassocorvaro all'attualità del nostro codice*, in *Accademia*, 1, 2023, 205 ss.; R. CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, 1109 ss.; C. TINCANI, *Il trasporto e il contratto di logistica*, in *Dir. mar.*, 2022, 540 ss.; M. BADAGLIACCA, *Dal contratto di spedizione al contratto di logistica*, in *Riv. dir. nav.*, 2021, 147 ss.

³La definizione di “committente” di cui all'art. 2, comma 1, lett. c) del d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, come integrata dalla “legge di stabilità 2015” (art. 1, comma 247, lett. a), legge 23 dicembre 2014, n. 190), estendendo anche all'operatore di logistica la qualifica di “committente”, evidenzia lo stretto rapporto di collegamento funzionale tra i “servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce” tipici della logistica e le prestazioni di trasporto a cui sono connessi o preliminari. Cfr. M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 2015, 369 ss.; A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)*, in *Dir. mar.*, 2015, 78 ss.

⁴Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1124 ss., che evidenzia come il legislatore abbia inteso circoscrivere, con la nuova norma, la disciplina del contratto di trasporto

2. Logistica, trasporto e sub-trasporto

Le operazioni di trasporto dedotte nel cosiddetto contratto di logistica possono essere eseguite direttamente dall'operatore di logistica – che infatti è normalmente un'impresa iscritta all'albo nazionale degli autotrasportatori e dotata di propri mezzi e di proprio personale – oppure, come spesso accade, possono essere terziarizzate ed affidate, in tutto o solo in parte, ad altri soggetti, cioè ad altre imprese esercenti l'attività di autotrasporto per conto terzi, con altrettanti contratti di trasporto (di cose su strada per conto di terzi)⁵.

Il più delle volte tale rapporto si concretizza in termini di cosiddetta sub-vezione, cioè di un trasporto con sub-trasporto tra l'operatore di logistica (primo vettore), che nei confronti del proprio committente ha assunto anche l'obbligo di trasporto delle merci, ed il sub-vettore, che si occupa, ad esempio, della distribuzione e consegna della merce ai destinatari finali (si pensi al meccanismo di approvvigionamento dei vari punti vendita di una catena della Grande Distribuzione Organizzata, oppure all'organizzazione della fornitura di prodotti per una catena di negozi di abbigliamento)⁶.

Possiamo avere, quindi, rapporti di lavoro dipendente all'interno dell'azienda di logistica, con gli addetti ai servizi di trasporto, cioè con gli autisti dei mezzi impiegati nelle attività di trasferimento e di distribuzione delle merci, in veste di lavoratori subordinati.

Dall'altra, viceversa, avremo rapporti tra l'operatore di logistica (vetto-

alla sola "prestazione, svolta dall'impresa di logistica, di spostamento delle merci da un luogo a un altro", neutralizzando così la teoria dell'assorbimento (o del tipo legale "carismatico"), molto diffusa nell'interpretazione giurisprudenziale della fattispecie.

⁵Cfr. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, Giuffrè, Milano, 2018, 154 ss. Più in generale, per una disamina del fenomeno della frammentazione della prestazione di trasporto e della distribuzione del lavoro tra più vettori cfr. D. POLI, *L'impresa di autotrasporto merci per conto terzi fra frammentazione, outsourcing e subcontrattazione*, in AA.VV., *Dall'impresa a rete alle reti d'impresa: scelte organizzative e diritto del lavoro*, Atti del Convegno internazionale di studio, Università di Milano, 26-27 giugno 2014, a cura di M.T. CARINCI, Giuffrè, Milano, 2015, 437 ss.; M. RIGUZZI, *Impresa di trasporto e rapporti con i cosiddetti padroncini: le novità introdotte dal d.lg. 10 settembre 2003 n. 276*, in *Dir. traspt.*, 2004, 361 ss.

⁶Sulla cosiddetta sub-vezione e, più precisamente, sul contratto di sub-trasporto e sull'evoluzione della relativa disciplina mi si permetta di rinviare, anche per più ampi riferimenti bibliografici, a G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 153 ss., oltre che a C. TINCANI, *L'attuale disciplina del sub-trasporto*, in *Dir. traspt.*, 2017, 448 ss.

re) ed altre imprese di autotrasporto (sub-vettori) di dimensioni minori (in termini di organizzazione, veicoli, dipendenti e, ovviamente, di fatturato). Questo rapporto spesso si configura, nonostante si tratti di una relazione tra due soggetti autonomi, cioè tra due imprese, come un rapporto di lavoro parasubordinato. Almeno nel caso in cui il secondo vettore sia un cosiddetto padroncino, un'impresa individuale e, a volte, anche monoveicolare⁷.

Sicuramente si tratta sempre di un rapporto tra due imprese o professionisti con una significativa differenza di potere contrattuale, un rapporto formalmente *business to business* (B2B), assimilabile però ai rapporti con un significativo squilibrio tra le posizioni e le condizioni delle parti, vale a dire ai cosiddetti contratti "asimmetrici" o all'area del c.d. "terzo contratto"⁸. Rispetto alla situazione evidenziata si pone quindi il problema della possibilità di individuare eventuali correttivi di tale asimmetria, nonché di eventuali tutele legali per la parte debole del rapporto per il ripristino, preventivo o postumo, dell'equilibrio contrattuale strutturalmente assente⁹.

Tra le varie forme praticate di collaborazione tra una pluralità di vettori, l'unica non presa in considerazione dal codice civile – che invece contemplava, nella disciplina del contratto di trasporto, sia il trasporto cumulativo che il trasporto con rispedizione¹⁰ – era proprio quella del trasporto con sub-trasporto. Quest'ultima è invece la più utilizzata in vari ambiti del trasporto di persone e di cose, ma soprattutto nell'ambito del trasporto di merci su strada trova la sua più diffusa applicazione. I due settori nei quali è sistematicamente strutturato il ricorso al sub-trasporto sono senza dubbio il c.d. "trazionismo" da una parte, e i servizi offerti dai "corrieri", dall'altra¹¹. Anche il comparto della logistica, in tutte le sue diverse articola-

⁷ Per una ampia disamina della casistica relativa al rapporto di para-subordinazione nel settore v. M. RIGUZZI, *Impresa di trasporto e rapporti con i cosiddetti padroncini: le novità introdotte dal d. lg. 10 settembre 2003 n. 276*, loc. cit., 361 ss.

⁸ Ho approfondito la problematica in G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 229 ss.

⁹ Sugli strumenti rimediali approntati dal legislatore per ovviare, nelle singole discipline particolari, alle conseguenze dell'asimmetria di potere contrattuale tra le parti, con una successiva disamina, di quelli a disposizione del vettore "debole" nei confronti di quello "forte", cfr. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 231 ss.

¹⁰ Rispettivamente art. 1699 (trasporto con rispedizione della merce), e artt. 1700-1702 (trasporto cumulativo).

¹¹ Si tratta di forme di cooperazione di più vettori nell'esecuzione del servizio di tra-

lazioni, difficilmente può fare a meno del sub-trasporto (o sub-vezione), nell'organizzazione della filiera della gestione globale delle merci, dall'approvvigionamento delle materie prime e dei semilavorati, fino alla distribuzione del prodotto finale al consumatore.

Solo in tempi relativamente recenti – essendo venuto meno il paracadute delle “tariffe a forcella” di cui alla legge n. 298/1974, volto a garantire una retribuzione minima adeguata per le imprese di autotrasporto di merci su strada¹² – il legislatore ha sentito l'esigenza di regolare in qualche modo questa diffusa pratica, spesso definita, a torto o a ragione, una forma di “intermediazione parassitaria”¹³, in danno del sub-vettore, cioè della parte debole della catena.

Il legislatore, consapevole del problema, ha introdotto nel corso del tempo due diverse forme di tutela della parte debole del rapporto, cioè del sub-

sporto che consentono di convertire “l'alto costo del lavoro dipendente nel minore e più produttivo costo variabile del lavoro autonomo” (G. FONTANELLA, *Qualificazione professionale e associazionismo come condizioni di efficienza dell'autotrasporto di merci per conto terzi*, in *Trasp.*, 41-42-43, 1987, 129 ss.).

¹² Per una panoramica sul sistema delle “tariffe a forcella”, sulla sua evoluzione e sul definitivo abbandono dello stesso, si vedano, tra i tanti contributi, D. CASCIAO, *Superamento delle tariffe a forcella e termine di decadenza per l'esercizio dell'azione*, in *Dir. trasp.*, 2009, 201 ss.; S. VERNIZZI, *Brevi note in materia di autotrasporto e pagamento delle differenze tariffarie dovute in base al sistema obbligatorio*, in *Resp. civ. prev.*, 2008, 1621 ss.; C. ALVISI-A. ROMAGNOLI, *L'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose nel quadro della regolamentazione nazionale, locale, comunitaria*, in *Il diritto del mercato del trasporto*, a cura di S. ZUNARELLI, in *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia*, diretto da F. GALGANO, vol. XLIX, Cedam, Padova, 2008, 110 ss.; A. CORONA, *Il sistema delle tariffe a forcella*, in *Dir. trasp.*, 2005, 563 ss.; M. CASANOVA-M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. Infrastrutture e accesso al mercato*, 1ª ed., Giuffrè, Milano, 2004, 312 ss.; M. BRIGNARDELLO, *La disciplina delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti*, Giappichelli, Torino, 2000 (in particolare, 160 ss.); M. RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da M. BESSONE, vol. XIV, Giappichelli, Torino, 104 ss.; G. SARZINA, *Disciplina tariffaria nel trasporto merci: l'irrazionalità attuale e le sue conseguenze*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 2001, 665 ss., e dello stesso A., *Tariffe di trasporto: critica di una riforma*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1999, 665 ss.; C. TINCANI, *Applicabilità delle tariffe a forcella all'appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1997, 463 ss.; A. MASUTTI, *Sulla compatibilità con l'ordinamento comunitario del regime tariffario obbligatorio del trasporto su strada per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 1995, 782 ss.; M.C. LEPORE, *La circolazione delle merci su strada*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1993, 246 ss.; G. SILINGARDI, *Autotrasporto merci: accesso alla professione e controllo pubblico sull'attività*, in *Il Piano generale dei trasporti. Prospettive di attuazione in Sardegna* (atti del convegno di Cagliari 18-19 maggio 1990), Jovene, Napoli, 1991, 51 ss.

¹³ Cfr. M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d.lg. 21 novembre 2005 n. 286*, in *Dir. trasp.*, 2006, 424 ss.

vettore. La prima è l'azione diretta del sub-vettore nei confronti del committente per il pagamento del corrispettivo del trasporto (art. 7-ter, d.lgs. n. 286/2005)¹⁴.

La seconda è il divieto di contratto di sub-trasporto successivo al primo, contenuto nella disciplina della cosiddetta "sub-vettura", nell'ambito della quale il sub-trasporto deve essere autorizzato dal committente ed il sub-vettore non può, a pena della nullità del contratto, stipulare un ulteriore contratto di sub-trasporto (art. 6-ter, d.lgs. n. 286/2005). Il regime della sub-vezione, introdotto con la legge 23 dicembre 2014, n. 190, stabilisce che il vettore possa avvalersi dell'opera di un sub-vettore solo previo accordo con il committente, contestuale alla stipulazione del contratto di trasporto o intervenuto durante la fase esecutiva. In assenza dell'accordo con il committente il contratto tra vettore e sub-vettore è valido, ma il committente ha la facoltà di risolvere il contratto per inadempimento. È invece nullo il contratto con cui sia il sub-vettore ad affidare ad un terzo vettore l'esecuzione della prestazione di trasporto, anche se viene fatto salvo il diritto del vettore che abbia eseguito la prestazione al pagamento del corrispettivo pattuito¹⁵.

A tali strumenti si aggiungono poi le varie forme di solidarietà – mutate dalla disciplina dell'appalto – in caso di inadempimento nel pagamento delle retribuzioni spettanti ai lavoratori subordinati e di mancato versamento dei contributi previdenziali e dei premi assicurativi (legge n. 190/2014)¹⁶.

¹⁴ Sull'istituto dell'azione diretta del sub-vettore nei confronti del committente previsto e disciplinato dall'art. 7-ter del d.lgs. n. 286/2005 v. G. BENELLI, *Brevi note sulla legittimità costituzionale dell'azione diretta del subvettore contro il committente* (nota a Corte Cost. 29 ottobre 2019, n. 226), in *Dir. trasp.*, 2020, 137 ss.

¹⁵ Per una disamina della fattispecie si vedano M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, cit., 370 ss.; A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)*, cit., 74 ss.; A. ZAMPONE, *Novità nell'autotrasporto di cose per conto terzi*, in *Libro dell'anno del diritto 2016*, Treccani, Roma, 2016, 499 ss.; C. TINCANI, *L'attuale disciplina del subtrasporto*, cit., 445 ss.

¹⁶ Sul regime di responsabilità solidale del committente per l'adempimento degli obblighi retributivi, assicurativi e contributivi del vettore e del sub-vettore v., in particolare, G. CAROSIELLI, *La responsabilità solidale nell'autotrasporto merci per conto terzi*, in *Dir. rel. ind.*, 2015, 251 ss.; oltre ai già citati contributi di M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, loc. cit., 362 ss., e di A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014 n. 190 (legge di stabilità 2015)*, loc. cit., 72 ss. Da ultimo, e con specifico riferimento all'introduzione del contratto di logistica

3. Il problema del corrispettivo nel trasporto di merci su strada

Quanto si siano dimostrati efficaci tali strumenti per la tutela della parte debole del rapporto – che anche nel caso in cui abbia tutti i caratteri del rapporto parasubordinato può semplicemente avvalersi del rito del lavoro ai sensi dell'art. 409 c.p.c. – lo si può evincere dalla ricorrente richiesta, da parte delle organizzazioni rappresentative degli autotrasportatori nei confronti dell'esecutivo e del Parlamento, del ripristino dei “costi minimi” di esercizio, cioè di una disciplina autoritativa del corrispettivo del trasporto, in grado di garantire una retribuzione adeguata per le imprese di autotrasporto.

Il tema è quindi se il corrispettivo percepito dal sub-vettore (anche, e a maggior ragione, nell'ambito di contratti di logistica), solo in astratto frutto della libera contrattazione delle parti, sia veramente idoneo a compensare equamente la prestazione eseguita su incarico del vettore principale (che spesso è lo stesso operatore di logistica); e se l'eventuale disequilibrio determinato dall'accettazione forzata di prezzi non remunerativi ed a volte neanche sufficienti a coprire i costi sostenuti dall'impresa non possa costituire un elemento di criticità del settore, con eventuali conseguenze negative, anche di carattere sociale (con riferimento al rispetto degli obblighi retributivi, previdenziali ed assicurativi), o di rilievo pubblicistico (per l'impatto sulla sicurezza della circolazione stradale).

Può essere utile, in chiave retrospettiva, richiamare in estrema sintesi le tappe fondamentali della vicenda del corrispettivo nell'autotrasporto di cose per conto terzi.

La legge 6 giugno 1974, n. 298 introdusse il sistema tariffario a forcilla, a più riprese sospettato di contrasto con la disciplina della concorrenza dell'Unione Europea, ma mai censurato dalla Corte di giustizia¹⁷. La legittimità

nel codice civile ed alle ricadute sulla disciplina della responsabilità solidale negli appalti per servizi di logistica e di trasporto, cfr. O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 3.

¹⁷ La Corte giust. UE ebbe modo di ribadire la legittimità del sistema tariffario affermando che la potestà di stabilire le tariffe per il trasporto di merci su strada, conferita alla pubblica amministrazione dall'ordinamento di uno Stato membro, non è in contrasto con il trattato istitutivo della Comunità, a condizione che le tariffe siano determinate secondo criteri di interesse pubblico definiti dalla legge. Cfr. Corte giust. CE 5 ottobre 1995, in causa C-n. 96/94, *Centro Servizi Spediporto*, in *Dir. trasp.*, 1996, 189 ss., con nota di C. DI GIOVANNI, *Ancora sulla compatibilità con l'ordinamento comunitario del regime tariffario obbligatorio relativo al trasporto su strada per conto di terzi*; nonché Corte giust. 1° ottobre

delle tariffe a forcella venne anche confermata dal punto di vista costituzionale dalla Consulta, che ritenne legittimo l'intervento di "*correzione amministrativa del mercato*", a garanzia della remunerazione adeguata delle prestazioni delle imprese di autotrasporto e per scongiurare la concorrenza "distruttiva" tra i vettori in un contesto caratterizzato dall'eccesso di offerta rispetto alla domanda, ribadendo la piena aderenza del sistema sia al principio di libertà di iniziativa economica privata, che va sempre bilanciato con l'utilità sociale, sia ai principi dell'ordinamento comunitario¹⁸. Del resto, anche la giurisprudenza di merito si era espressa in favore della legittimità del sistema di tariffe obbligatorie, in coerenza con i principi di cui all'art. 41 Cost. in relazione alle finalità di pubblico interesse perseguite dal legislatore¹⁹.

Le tariffe a forcella vennero abrogate con la riforma del 2005 (attuata con il d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286), con cui si volle liberalizzare il corrispettivo, introducendo in compenso tutta una serie di limiti all'autonomia negoziale delle parti del contratto di autotrasporto, giustificati dall'esigenza di assicurare più elevati livelli di sicurezza stradale e sociale secondo criteri di "*liberalizzazione regolata*" dell'attività di trasporto di merci su strada per conto di terzi²⁰.

1998, in causa C-38/97, *Autotrasporti Librandi*, in *Dir. trasp.*, 1999, 161 ss., con nota di A. MASUTTI, *La Corte di giustizia CE conferma (nuovamente) la compatibilità della disciplina tariffaria con le norme del Trattato CE con una decisione che lascia perplessi*.

¹⁸ Con la sentenza 5 novembre 1996 n. 386 (in *Dir. trasp.*, 1997, 463 ss., con nota di C. TINCANI, *Applicabilità delle tariffe a forcella all'appalto di servizi di trasporto*), la Corte costituzionale aveva sottolineato che un sistema pubblicistico delle tariffe, oltre a realizzare la trasparenza del mercato, è teso a garantire alle imprese un margine di utile, evitando situazioni di concorrenza sleale che costringano le imprese ad operare in condizioni di difficoltà, tali da non procedere ai necessari ammortamenti e a garantire ai lavoratori il dovuto trattamento giuridico-economico. Pertanto, si rientrerebbe nell'ambito di quell'utilità sociale che, ai sensi dell'art. 41 Cost., consentirebbe bilanciamenti alla libertà di iniziativa economica privata.

¹⁹ Cfr. Trib. Lucca 29 aprile 1991, in *Giust. civ.*, 1992, I, 239, con nota di N. DI MAURO, *In tema di integrazione legale del contratto ex art. 1339 cod. civ.*, in cui si precisa che "*le limitazioni imposte con la introduzione del sistema delle tariffe a forcella, alla libertà delle imprese di fissare le tariffe di trasporto, sono rivolte invero ad evitare, per un verso, con la previsione di un limite massimo, lo sfruttamento abusivo di posizione dominante e per altro verso, con la prescrizione di un limite minimo, una concorrenza rovinosa e pertanto in conformità del dettato costituzionale dell'art. 41, rispondono alla duplice esigenza di garantire l'equilibrio degli scambi e la lealtà nella concorrenza, onde l'imposizione di tali limitazioni per il conseguimento della sopraddeffinita finalità lungi dal configurarsi in contrasto con i precetti costituzionali, appaiono pienamente aderenti agli stessi*".

²⁰ Cfr. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 35 ss.

Il tema dell'adeguatezza dei compensi si ripropose però solo dopo pochi anni dalla liberalizzazione dei prezzi e venne affrontato con il sistema dei "costi minimi di esercizio" (di cui all'art. 83-bis del d.l. 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133), essenzialmente finalizzati, nelle intenzioni del legislatore, a garantire la sicurezza del trasporto e dei lavoratori, attraverso l'obbligo di stipulare contratti con prezzi non inferiori ai costi di esercizio dell'impresa e con meccanismi di adeguamento del corrispettivo (quota del corrispettivo relativa al carburante) alle variazioni dei prezzi dei carburanti²¹.

Il meccanismo dei costi minimi, dopo un lungo e travagliato contenzioso sfociato in una decisione della Corte di giustizia UE ed in alcune sentenze del Tar Lazio, venne abrogato dalla già citata legge di stabilità del 2015 (legge n. 190/2014), per essere sostituito con i valori indicativi "di riferimento", non obbligatori, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale²².

La decisione della Corte di giustizia del 2014 (caso *Api*) aveva chiarito che il meccanismo di fissazione dei costi minimi da parte dell'Osservatorio delle attività di autotrasporto merci – l'organismo della Consulta dell'auto-

²¹ Per una disamina del nuovo sistema di determinazione del corrispettivo e delle sue successive modifiche v. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 117 ss. All'indomani dell'approvazione dell'art. 83-bis venne evidenziato come l'introduzione della norma fosse stata dettata dalla "necessità di fronteggiare le dannose conseguenze per le imprese di autotrasporto determinate dal rialzo del prezzo del gasolio che avrebbe potuto pregiudicarne la loro stessa esistenza in un mercato liberalizzato" (così M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulle nuove norme relative alla tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 2009, 35 ss.). Per ulteriori commenti al provvedimento v.: M. RIGUZZI, *Ulteriori riflessioni in tema di autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 2009, 405 ss.; N. MEDICA, *D.l. n. 162/2008 e d.l. n. 5/2009 (interventi urgenti in materia di autotrasporto e modifiche al d.l. n. 112/2008): un sistema più razionale di determinazione dei costi relativi al trasporto merci su strada per conto di terzi*, in *Dir. mar.*, 2009, 572 ss.; N. CALIPARI, *Il contratto di autotrasporto di merci per conto terzi*, Giuffrè, Milano, 2009, 139 ss.; M. CASANOVA-M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, 2ª ed., cit., 237 ss.; S. ZUNARELLI-A. ROMAGNOLI-A. CLARONI, *Diritto pubblico dei trasporti*, 2ª ed., Bonomo, Bologna, 2015, 162 ss.

²² Per una valutazione complessiva della riforma attuata con la legge di stabilità del 2015 cfr. M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, loc. cit., 355 ss., nonché A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014 n. 190 (legge di stabilità 2015)*, loc. cit., 69 ss.; A. ZAMPONE, *La negoziazione assistita nelle controversie in materia di contratto di trasporto e sub-trasporto*, in *Dir. trasp.*, 2015, 673 ss.

trasporto deputato a stabilire i criteri di determinazione del corrispettivo nell'ambito dei contratti non stipulati in forma scritta – non era conforme al Trattato sul funzionamento della UE, perché l'Osservatorio, essendo composto prevalentemente da rappresentanti degli operatori economici interessati (vettori e committenti), era equiparabile ad un'associazione di imprese vietata ai sensi dell'art. 101 del TFUE ed in ogni caso che tale limitazione della concorrenza non era giustificabile dall'interesse pubblico che la norma intendeva tutelare (l'obiettivo della sicurezza stradale)²³. In seguito, vennero disapplicati dalla giurisprudenza italiana anche i costi minimi fissati dal Ministero dopo la soppressione dell'Osservatorio (2012-2014), sulla scorta delle decisioni del Tar Lazio del 21 febbraio 2017 (perché il Ministero si sarebbe limitato a riproporre acriticamente la stessa metodologia di calcolo utilizzata dall'ente soppresso perpetuando così il difetto evidenziato dalla sentenza della Corte di giustizia del 2014 circa la composizione e le modalità di funzionamento dell'Osservatorio)²⁴.

Con una decisione successiva (l'ordinanza relativa al caso *Salumificio Murru*), confermando gli orientamenti consolidati in materia, la Corte precisò la sua posizione chiarendo che, quando i costi minimi sono fissati da un organismo dello stato (dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella fattispecie), per la tutela di finalità di pubblico interesse, non vi è alcuna violazione della normativa antitrust²⁵.

Anche la Consulta confermò poi la legittimità costituzionale del regime

²³ Cfr. Corte giust. 4 settembre 2014, in cause riunite da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, API e altri c. Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Ministero dello sviluppo economico, in *Dir. trasp.*, 2015, 155, con nota di P. CARMAGNANI, *Sulla non compatibilità dei costi minimi ex art. 83 bis d.l. n. 112/2008 con la normativa comunitaria*; si veda anche il commento di B. CALABRESE, *La responsabilità antitrust dello Stato in materia di fissazione dei prezzi: soluzioni consolidate e problemi latenti nel controllo di compatibilità concorrenziale sulla legislazione nazionale*, in *Dir. comunit. scambi intern.*, 2015, 87 ss.

²⁴ Cfr. Tar Lazio 21 febbraio 2017, n. 2655 e n. 2656 (inedite). Cfr. G. BENELLI, *Costi minimi di esercizio nell'autotrasporto di merci per conto terzi e sub-trasporto*, in *Dir. comm. intern.*, 2018, 156 ss., e, dello stesso A., *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 191 ss.

²⁵ Cfr. Corte giust. 21 giugno 2016, causa C-121/16, *Salumificio Murru c. Autotrasporti di Marongiu Remigio*, in *Dir. mar.*, 2018, 379 ss., con nota di E. FADDA, *Costi minimi: ultimo atto?*, in cui venne chiaramente ribadito il principio che riconosce la piena conformità con la normativa antitrust europea della norma nazionale “*in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi di esercizio determinati da un'amministrazione statale*”.

dei costi minimi ritenendo appunto conforme alla Costituzione l'art. 83-*bis* nella versione precedente alla riforma, ammettendo cioè che i costi minimi determinati dal Ministero corrispondono ad un limite al di sotto del quale possono venire compromessi i livelli di sicurezza della circolazione stradale, a causa di uno sfruttamento eccessivo delle risorse umane e materiali da parte delle imprese di autotrasporto²⁶.

Se si può convenire che – come aveva affermato la Corte di giustizia nel caso *Api* – la sicurezza stradale è maggiormente tutelata da disposizioni specifiche in materia e dal relativo sistema sanzionatorio, non sarebbe però irragionevole o arbitrario perseguire l'obiettivo della sicurezza anche con strumenti indiretti²⁷.

Al quadro sopra delineato è andato ad aggiungersi, come risposta agli aumenti dei costi dei carburanti registratisi all'inizio del 2022, un ulteriore tassello, grazie all'art. 14, comma 1, lett. a), d.l. 21 marzo 2022, n. 21 (convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51), con cui è stato modificato l'art. 6 del d.lgs. n. 286/2005, che in forza di tale integrazione prevede che fra gli elementi essenziali del contratto di trasporto stipulato in forma scritta vi sia anche la clausola di adeguamento del corrispettivo alle variazioni del prezzo del carburante²⁸.

In secondo luogo, ha previsto che per i contratti stipulati in forma non scritta, il corrispettivo venga determinato “*in base ai valori indicativi di ri-*

²⁶ Cfr. Corte cost. 2 marzo 2018, n. 47, in *Riv. dir. nav.*, 2018, 342 ss., con nota di G. BENELLI, *La legittimità costituzionale dei costi minimi «ministeriali» nell'autotrasporto merci per conto di terzi*; commentata anche da B. BALDONI, *Costi minimi di esercizio: una questione senza tempo*, in *Dir. trasp.*, 2020, 126 ss.

²⁷ La Consulta afferma che la tutela della sicurezza stradale e della sicurezza sociale attraverso lo strumento indiretto dei “costi minimi di esercizio” – che, anziché agire direttamente sui comportamenti pregiudizievoli per la sicurezza, mira piuttosto a prevenire le situazioni economiche e negoziali che potrebbero indurre il vettore, condizionato da una situazione di necessità o comunque di inferiorità rispetto al committente, a mettere in pericolo la sicurezza generale – è un obiettivo di utilità sociale adeguato per giustificare una pur modesta limitazione della libertà negoziale delle parti di un contratto di trasporto di cose su strada (cfr. G. BENELLI, *La legittimità costituzionale dei costi minimi «ministeriali» nell'autotrasporto merci per conto di terzi*, cit., 378 ss.).

²⁸ Per una ampia disamina della norma v. P. CARMAGNANI, *Clausola di adeguamento del corrispettivo al costo del carburante e costi indicativi di esercizio: spunti critici sul nuovo intervento del legislatore*, in *Dir. trasp.*, 2022, 602 ss. La clausola consente all'impresa di trasporto di ottenere l'adeguamento del compenso “*sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione a seguito delle rilevazioni mensili del Ministero della transizione ecologica, qualora dette variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della stipulazione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato*”.

ferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporto merci per conto di terzi, pubblicati e aggiornati dal Ministero delle infrastrutture"²⁹. E ciò "al fine di mitigare gli effetti conseguenti all'aumento dei costi del carburante per autotrazione incentivando, al contempo, il ricorso alla forma scritta nella stipulazione in caso di contratti di trasporto di merci su strada"³⁰.

Si tratta, in pratica, di un "timido" tentativo di incentivare il ricorso alla forma scritta per scongiurare possibili contenziosi tariffari, che potrebbero in ipotesi derivare dalla conformazione del prezzo ai valori indicativi di riferimento individuati dal Ministero. Che lascia aperti però una serie di interrogativi prontamente segnalati dalla dottrina³¹.

Non siamo in presenza però di un ripristino di tariffe minime obbligatorie, ma rimane semplicemente un parametro di congruità – non vincolante – del corrispettivo liberamente pattuito dalle parti, che possono fissarlo al di sopra o al di sotto degli importi indicati dal Ministero.

L'unico serio limite all'autonomia negoziale dei contraenti va ravvisato nell'eventualità che la clausola contrattuale che stabilisca un corrispettivo sensibilmente inferiore ai costi di riferimento ministeriali possa incorrere nella nullità di cui all'art. 4, comma 2, d.lgs. n. 286/2005, dovendo presumersi che il compenso pattuito non sia in grado di garantire modalità e condizioni di esecuzione delle prestazioni conformi alle norme sulla sicurezza della circolazione stradale³².

Appare però assai remota l'ipotesi che le imprese di autotrasporto di piccole dimensioni, che accettino compensi inferiori ai valori indicativi di riferimento pubblicati dal Ministero, decidano di reclamare improbabili

²⁹ Così recita il nuovo comma 6-bis dell'art. 6, d.lgs. n. 286/2005: "al fine di mitigare gli effetti conseguenti all'aumento dei costi del carburante per autotrazione incentivando, al contempo, il ricorso alla forma scritta nella stipulazione dei contratti di trasporto di merci su strada, il corrispettivo, nei contratti di trasporto di merci su strada conclusi in forma non scritta, si determina in base ai valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporto merci per conto di terzi, pubblicati e aggiornati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 1, comma duecentocinquantesimo, della legge 23 dicembre 2014, n. 190".

³⁰ Sulla portata del richiamo ai costi indicativi di esercizio per i contratti non scritti cfr. P. CARMAGNANI, *Clausola di adeguamento del corrispettivo al costo del carburante e costi indicativi di esercizio: spunti critici sul nuovo intervento del legislatore*, loc. cit., 611 ss.

³¹ Cfr. P. CARMAGNANI, *Clausola di adeguamento del corrispettivo al costo del carburante e costi indicativi di esercizio: spunti critici sul nuovo intervento del legislatore*, loc. cit., 613 ss.

³² Per più ampie considerazioni sul punto si rinvia a G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 199 ss.

adeguamenti tariffari proponendo azioni di nullità delle clausole contrattuali relative ai compensi non conformi, contenute in contratti redatti materialmente in forma scritta, ma da considerare alla stregua di contratti non stipulati in forma scritta per mancanza di uno o più dei requisiti essenziali di cui all'art. 6, comma 1, d.lgs. n. 286/2005.

4. Brevi considerazioni conclusive

Da ultimo – e per concludere – vorrei segnalare un recente documento dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART)³³ che offre interessanti spunti di riflessione sullo stato dell'autotrasporto e della logistica in Italia, proprio nel momento in cui vengono definitivamente cancellate le sue competenze in materia, con il conseguente esonero delle imprese iscritte all'albo nazionale degli autotrasportatori dall'obbligo di pagamento del contributo (e ciò in forza del d.l. 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136).

Appaiono assai significativi soprattutto due passaggi, che sembra opportuno sottolineare.

Il primo si riferisce alla frammentazione del settore e, in particolare, proprio al fenomeno della sub-vezione che, come più volte rilevato, è assai diffuso anche nell'ambito dei servizi di logistica e nei rapporti tra operatori logistici e imprese di autotrasporto che con esse collaborano.

Secondo il report dell'ART circa la metà delle imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori sono *“ditte individuali, con un parco veicoli esiguo, che spesso ricorrono alle attività di sub-vezione svolte per conto di imprese più strutturate, che dovrebbero ricorrere alla sub-vezione unicamente per fare fronte a picchi di domanda o per soddisfare esigenze di tipo logistico, ad es. potendo essere il sub-vettore più vicino con propri mezzi al luogo dove rendere il servizio di trasporto”*. La sub-vezione viene ancora una volta presa in considerazione nella sua accezione negativa, essendo descritta come *“una sorta di intermediazione, in cui il vettore-primario acquisisce dalla committenza un contratto per lo svolgimento di certe attività di trasporto (su base regolare o a chiamata) secondo importi convenuti (anche su base chilometrica) e poi fa svolgere il servizio a un sub-vettore, con le stesse caratteristiche e le stesse modalità richieste dal cliente, però ad un prezzo più basso”*. Sotto que-

³³ Autorità di Regolazione dei Trasporti, *Indagine conoscitiva sui settori dell'autotrasporto e della logistica*, 27 settembre 2023.

st'ultimo profilo emerge che *“Il minor prezzo non sempre è dovuto ad una maggiore efficienza del sub-vettore, bensì al fatto che quest'ultimo è meno dotato di forza di mercato. Da qui la corsa verso il basso dei prezzi dei servizi di autotrasporto, che possono anche celare realtà economicamente non sostenibili se ricondotte a gestioni corrette sotto il profilo fiscale e contributivo”*.

Lo studio dell'ART conferma quindi non solo l'indissolubile legame tra la logistica e le attività di trasporto in generale, ma soprattutto la diffusione, anche nel comparto in esame, di svariate forme di collaborazione tra una pluralità di vettori, essendo stata messa in evidenza, attraverso l'analisi dei bilanci delle imprese, l'ampia presenza della sub-vezione nel settore del trasporto e della logistica, nonostante l'adozione, da parte del legislatore, di numerose norme che ne avrebbero dovuto limitare il ricorso.

Anche l'Autorità di regolazione dei trasporti non può inoltre esimersi dal rilevare il collegamento tra il fenomeno della sub-vezione e la mai sopita questione dei prezzi e dei costi minimi. Al riguardo le analisi dell'ART evidenziano non poche criticità, sia nella modalità di determinazione dei valori di riferimento dei costi di esercizio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia nelle modalità di aggiornamento degli stessi.

In conclusione, come ha evidenziato anche l'ART, non ci si può nascondere che i problemi siano ancora tutti aperti e lontani da una soluzione ottimale, dato che le criticità rappresentate sono in massima parte le stesse che da anni caratterizzano il settore, nonostante i numerosi, anche se non sempre coerenti, interventi del legislatore.

Meriterebbe allora una speciale considerazione almeno uno dei suggerimenti dell'Autorità, che a proposito della *“densa stratificazione normativa, di non sempre agevole lettura per l'interprete”*, auspicava un intervento organico diretto ad elaborare un unico strumento normativo, come un “Codice dei trasporti”, sull'esempio di quelli già esistenti in altri stati europei (viene citata la Francia).

Sarebbe proprio nell'ambito di un provvedimento di riordino organico della disciplina che si potrebbe rivalutare, come ancora suggeriva l'ART, l'introduzione dell'obbligo della forma scritta, al fine di favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti. Allo stesso tempo sarebbe auspicabile una revisione delle disposizioni in materia di sub-vezione, che ne valorizzi le modalità più rispettose dei diritti delle parti coinvolte, riconoscendone il ruolo irrinunciabile nell'attuale organizzazione del settore e confermando, allo stesso tempo, la rigorosa limitazione delle forme di abuso della stessa in danno dei soggetti più deboli della filiera.

Va da sé che potrebbe – o, forse, dovrebbe – essere presa in seria con-

siderazione anche una qualche forma di ripristino di “costi minimi di sicurezza”, entro i limiti chiaramente indicati dalla giurisprudenza della Corte di giustizia, da una parte, e da quella della Corte costituzionale dall'altra, a tutela della parte debole del rapporto ed a garanzia del rispetto dei parametri essenziali di sicurezza della circolazione stradale e sociale.

IL CONTRATTO DI LOGISTICA (ART. 1677-BIS C.C.) E I SUOI EFFETTI SULLA TUTELA DEL LAVORO

Domenico Garofalo *

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

In quanto fenomeno “tipicamente industriale”, la logistica ha captato l'attenzione dei giuristi solo a partire da quando, dagli anni '60-'70, tra le aziende si è affermata la prassi di accorpare 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, a partire da 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. Ed infatti, pur affondando le proprie radici nel traspor-

*Presidente dell'Associazione italiana degli studiosi di diritto del lavoro e della sicurezza sociale.

¹Cfr. M. BRIGNARDELLO, *Contratto di logistica*, in *Dig. disc. priv., sez. comm., Agg.*, vol. II, Torino, 2003, 262 ss. Sulla nascita e sull'evoluzione del concetto di logistica, v. L. BIANCO, *Logistica, informatica e trasporti: definizione e profili generali*, in E. FANARA (a cura di), *Logistica informatica e trasporti, Incontro di studio del Dottorato di ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti Ispica – Ragusa 1-5 settembre 1996*, pubbl. nella collana “Ricerche del centro universitario di studi sui trasporti dell'Università degli Studi di Messina”, Messina, 1996, 13 ss.

²Cfr. S. BOLOGNA-S. CURI, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, in *Giorn. dir. lav. rel. ind.*, 2019, 161, I, 126 ss. Gli Autori riprendono testualmente la definizione di logistica fornita dall'Ailog.

to³, la logistica si è evoluta dalla semplice distribuzione alla filiera produttiva, arrivando a comprendere anche la gestione e lo stoccaggio dei prodotti⁴. La delega prima circoscritta al solo trasferimento della merce arriva ad estendersi anche 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. Rinfocolata dalle attrattive del consistente risparmio conseguente alla delocalizzazione di detti servizi, l'operazione di esternalizzazione delle attività operative segue quella logica del *just in time* che, pur scarsamente apprezzata a livello giuridico⁶, è caratteristica del nostro secolo.

Complici lo sviluppo tecnologico e la tendenza sempre crescente al decentramento produttivo che agevola le *"forme di integrazione di collaborazione tra imprese, semplificando inoltre le procedure di controllo verso il soggetto esterno a cui viene affidata l'esecuzione di un determinato servizio"*⁷, si

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, nel giusto assortimento e nella giusta quantità, della giusta qualità e nelle giuste condizioni di presentazione'"* (cfr. L. BIANCO, *Logistica, informatica e trasporti: definizione e profili generali*, loc. cit., 13 ss.), 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"* (cfr. M. BRIGNARDELLO, *Contratto di logistica*, cit., 262 ss.).

⁴ Cfr. U. CARNEVALI, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677 bis cod. civ. e il contratto di servizi logistici*, in *Contr.*, 2022, 3, 253 ss.; A. LASSANDARI, *La contrattazione collettiva nella logistica*, in *Riv. giur. lav.*, 2018, I, 3, 54 ss.

⁵ Circolare del Ministero del Lavoro, 11 luglio 2012, n. 17, cit., in D. GAROFALO, *Le fattispecie contermini all'appalto*, in D. GAROFALO (a cura di), *Appalti e lavoro*, vol. II, *Disciplina lavoristica*, Giappichelli, Torino, 2017, 165 ss.

⁶ Così, cfr. G. SILINGARDI, *Profili giuridici del contratto di servizi di logistica*, in E. FANARA (a cura di), *Logistica informatica e trasporti*, cit., 151 ss.

⁷ Cfr. P. BOZZAO-L. MONTEROSSO, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e tra-*

è fatta strada una nuova forma di logistica, meglio nota come logistica integrata⁸, 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*”⁹.

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 basata sull'attività che in esso viene dedotta, che può comprendere l'attribuzione in capo all'impresa terza di servizi funzionali allo svolgimento delle (o di parte delle) attività operative.

È opportuno evidenziare 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*”¹⁰. Una complessità che ha determinato non pochi problemi sul piano dell'inquadramento contrattuale¹¹, soggetto a variazioni correlate al contenuto delle obbligazioni pattuite ovvero alla rilevanza – accessoria o meno – delle stesse rispetto all'obbligazione principale¹² che, in assenza di una regolamentazione che conferisse

sporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs chiaroscuri interpretativi, in *Dir. lav. merc.*, 2022, 3, 500 ss.

⁸ 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*” (L. BIANCO, *Logistica, informatica e trasporti: definizione e profili generali*, loc. cit., 34 ss.).

⁹ Cfr. U. CARNEVALI, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677 bis cod. civ. e il contratto di servizi logistici*, loc. cit., 253 ss.

¹⁰ Cfr. M. BRIGNARDELLO, *Contratto di logistica*, loc. cit., 262 ss.

¹¹ 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, v. G. SILINGARDI, *Profili giuridici del contratto di servizi di logistica*, loc. cit., 163 ss. (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 autotrasporto a prescindere dallo schema negoziale).

¹² È stato ritenuto che solo quando le prestazioni pattuite siano “*indispensabili al fine del soddisfacimento delle complesse esigenze legate al fenomeno della terziarizzazione (...)*”

tipicità alla particolare figura giuridica in discorso, hanno determinato la necessità di ricercare la disciplina della pattuizione di prestazioni di logistica nei corredi normativi appartenenti a tipi contrattuali ad essa collaterali¹³. La convivenza di frammenti negoziali provenienti dalle differenti discipline di diversi contratti tipici, che connota la natura strutturalmente complessa della tipologia contrattuale in discorso, pone il problema dell'individuazione della normativa applicabile. Infatti, se questa non può basarsi sull'assorbimento da parte della disciplina propria del tipo prevalente del contratto nella sua totalità, è necessario quanto meno che le normative confluite nel nuovo contratto (di logistica, appunto) siano conciliate compatibilmente con la pluralità degli interessi dedotti in contratto, considerandoli 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”*¹⁴. I tentativi perseguiti dal legislatore di far fronte alle difficoltà applicative dovute alla complessità della figura in discorso 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 rivigorire la percezione di un fenomeno ancora incompreso nella sua unitarietà.

2. L'art. 1677-bis c.c. La logistica tra appalto e trasporto

Tra le figure tipizzate che disciplinano lo svolgimento delle attività ascrivibili alla logistica spiccano l'appalto di servizi, 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*

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”* (cfr. M. BRIGNARDELLO, *Contratto di logistica*, loc. cit., 265 ss.).

¹³ Sul punto, v. D. GAROFALO, *Le fattispecie contermini all'appalto*, cit., 159 ss.

¹⁴ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, 5, 1123 ss.

l'accessorietà o meno delle predette attività rispetto a quelle del trasporto e della spedizione"¹⁵.

Ed è proprio tra le pieghe di queste due figure contrattuali tipiche – e con lo scopo di farne confluire i vantaggi in un unico contratto – che si fa strada nella prassi negoziale la figura dell'appalto di servizi di trasporto¹⁶, 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"*¹⁷. 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'impossibilità di mutare la 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"*¹⁸.

È sempre guardando ai modelli tipici dell'appalto e del trasporto che vengono elaborate le due proposte di introduzione di un nuovo contratto tipico¹⁹, quello di logistica, in nome della necessità di conferire tipicità

¹⁵ Cfr. D. GAROFALO, *Le fattispecie contermini all'appalto*, loc. cit., 163 ss.

¹⁶ In merito al quale v. P. BOZZAO-L. MONTEROSSO, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs chiaroscuri interpretativi*, loc. cit., 505 ss. L'A. evidenzia 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 miravano a fruire 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"*.

¹⁷ Cfr. Cass. civ. 29 luglio 2019, n. 20413, in *Giur. it. Rep.*, 2019.

¹⁸ Cfr. P. BOZZAO-L. MONTEROSSO, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs chiaroscuri interpretativi*, loc. cit., 505-506 ss.

¹⁹ 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 As-sologistica (*"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 al Codice civile, l'art. 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*

“legale” alla tipicità “sociale”²⁰ che ha caratterizzato, dalla sua progressiva affermazione sino ai giorni nostri, la tipologia negoziale in discorso.

Il tentativo di attribuire tipicità alla complessa figura della pattuizione di servizi logistici è sfociato nella promulgazione dell’art. 1677-*bis* c.c., rubricato “Prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose”. Introdotta con l’art. 1, comma 819, legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio 2022), la disposizione è stata poi modificata dall’art. 37-*bis*, d.l. 30 aprile 2022, n. 36 convertito dalla legge 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, si applicava al trasferimento di cose la disciplina del contratto di trasporto per

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” (cfr. U. CARNEVALI, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677 bis cod. civ. e il contratto di servizi logistici*, loc. cit., 254). In realtà, oltre ai problemi rilevati, qualora la norma fosse entrata in vigore sarebbe stata inevitabile la sovrapposizione tra il comma 1 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 patrimonialità, 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 della 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.

²⁰ Della contrapposizione tra tipicità sociale e tipicità legale quale momento essenziale per la predisposizione dell’apparato normativo del contratto tipico parla F. GAZZONI, *Obbligazioni e contratti*, ESI, Napoli, 2019, 814-815: “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”.

quanto compatibile. Le modifiche apportate dal “Decreto PNRR 2” sono essenzialmente due: la prima consiste nell’aggiunta, tra le attività oggetto del contratto di appalto elencate dalla norma, dell’attività di trasformazione; la seconda, riguarda la connotazione dei servizi elencati nel comma 1, che nella versione vigente sono espressamente definiti “di logistica”. Sebbene sia indubbio che le aggiunte lessicali da parte dall’art. 37-*bis*, d.l. 30 aprile 2022, n. 36 convertito dalla legge 29 giugno 2022, n. 79 possano definirsi di “mera cosmesi”²¹, la qualificazione dei servizi elencati come “di logistica” segna l’impegno profuso dal legislatore nell’ufficializzare l’ingresso di questa particolare e complessa figura nel mondo giuridico. Un ingresso che, però, non si è sostanziato nella tipizzazione del composito servizio di logistica²², ancora una volta frammentato nelle singole prestazioni che ne scandiscono il processo di esecuzione.

Piuttosto, evidentemente concepito con lo scopo di “*s drammatizzare il dilemma qualificatorio*” ed “*eliminare gli spazi di discrezionalità connaturati all’utilizzo del metodo della prevalenza, (...) limitando le scelte dell’autonomia privata*”²³, l’intervento normativo si è limitato all’individuazione della

²¹ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, in *Lav. giur.*, 2023, 4, 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*”.

²² Come accaduto invece per il contratto di *franchising* (legge 6 maggio 2004, n. 129 recante “*Norme per la disciplina dell’affiliazione commerciale*”) o per il *rent to buy* (art. 23, legge 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 rinviene nella disciplina delle società *benefit* (art. 1, commi 376-383, legge 28 dicembre 2015, n. 208), che non rappresentano un nuovo “tipo” ma soltanto una declinazione differente dell’oggetto sociale.

²³ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, loc. cit., 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” (cfr. O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677-bis c.c.*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 3, 5 ss.) – 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 (v. per tutti A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, loc. cit., 367).

disciplina applicabile a ciascuna delle prestazioni esternalizzate, senza considerare il fenomeno nella sua unitarietà.

L'art. 1677-*bis* c.c. va letto in combinato con l'art. 1677 c.c., che dispone l'applicabilità della normativa in materia di appalto e somministrazione, in quanto compatibili, al caso in cui 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 l'individuazione di una disciplina specifica, quella del trasporto, la norma non fa riferimento alla disciplina applicabile alle altre attività di logistica che devono essere congiuntamente contemplate quale oggetto del contratto. L'art. 1677 e l'art. 1677-*bis*, pertanto, sono legati da un rapporto "*di genere (la prima) a specie (la seconda)*"²⁴.

Guardando alla formulazione delle due norme, non si può non coglierne la simmetria strutturale: il legislatore sembra aver voluto replicare, nell'art. 1677-*bis*, il medesimo schema sul quale è costruito l'art. 1677 c.c., che individua la disciplina applicabile all'appalto sulla base della prestazione oggetto del contratto – nel caso dell'art. 1677 c.c. è la prestazione continuativa o periodica di servizi, mentre l'art. 1677-*bis* c.c. richiede che nel contratto siano pattuiti congiuntamente due o più servizi di logistica relativi alle attività poi censite dalla norma²⁵.

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* c.c., troverà applicazione proprio quest'ultima norma che rimanda, limitatamente al trasferimento di cose da un luogo all'altro, al contratto di trasporto.

La suddivisione della disciplina e la potenziale sovrapposizione tra l'appalto di servizi e il trasporto dedotto nel più complesso sistema della logistica integrata ha creato non pochi problemi sul piano della tutela dei lavo-

²⁴ Cfr. U. CARNEVALI, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677 bis e il contratto di servizi logistici*, loc. cit., 254.

²⁵ 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" (cfr. E. VILLA, *Quando l'"appalto" ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 3, 2 ss.).

ratori, 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 notarsi 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 lavoratore²⁶, ci si è chiesti se la tutela dei crediti di quest'ultimo sia ascrivibile al regime di responsabilità solidale del committente *ex art. 29*, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 valida 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. Ricondurre il regime della responsabilità del committente all'una o all'altra normativa richiede un'analisi comparata e sistematica dei due regimi di responsabilità, volta a vagliare l'effettiva estensibilità alle forme di lavoro decentrato della norma che regola la responsabilità solidale di appaltatore e committente dall'altra.

3. Logistica e tutela del lavoro. Il problema della responsabilità solidale

L'esplicito rimando da parte dell'art. 1677-*bis* c.c. alla disciplina del contratto di trasporto "in quanto compatibile" sembrerebbe implicare 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 lavoro²⁷ tra il

²⁶ 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*)" (cfr. D. GAROFALO, *Le fattispecie contermini all'appalto*, cit., 159 ss.).

²⁷ Più precisamente, per "i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi". Questa disciplina specifica si differenzia rispetto allo schema di cui all'art. 29, d.lgs. n. 276/2003 in quanto: è passibile di deroga previo espletamento di un'at-

committente e vettore e dispone 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, contributi previdenziali e premi assicurativi da corrispondere ai lavoratori e agli enti competenti *“limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto”*²⁸.

A fronte dell'esistenza di una specifica norma che regola il regime di responsabilità patrimoniale del committente e del vettore verso il lavoratore e, visto il richiamo alla specifica disciplina del trasporto anche nel caso in cui il trasferimento di beni integri una fase del contratto di logistica senza esaurirne lo scopo, 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 scomputarne la fase del trasporto di merci, alla quale applicare la specifica disciplina, sia commerciale che lavoristica²⁹.

Detta ricostruzione, apparentemente logica e consequenzialmente costruita, patisce la coesistenza, nell'ordinamento, di varie forme di esternalizzazione della produzione alle quali è possibile estendere, nel presupposto dell'irrelevanza della qualificazione del contratto commerciale, il regime di responsabilità solidale di cui all'art. 29, comma 2 del d.lgs. n. 276/2003. La norma in questione è il risultato delle numerose novelle susseguitesi in quasi vent'anni dalla sua emanazione³⁰. 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”*. Ciò rappresenta il fulcro della responsabilità solidale negli appalti ed è rimasto immutato nella sostanza, salvo quanto si dirà innanzi. La prima modifica della norma, ad opera dell'art. 6,

tività di controllo da parte del committente; prevede un termine di decadenza inferiore; delinea in modo generico i destinatari della garanzia, potenzialmente escludendo i lavoratori autonomi. In questo senso, v. D. GAROFALO, *Le fattispecie contermini all'appalto*, cit., 166 ss.

²⁸ I riferimenti sono al testo della norma citata.

²⁹ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1113 ss.

³⁰ In merito alle quali cfr. D. GAROFALO, *La responsabilità solidale*, in D. GAROFALO (a cura di), *Appalti e lavoro*, vol. II, *Disciplina lavoristica*, cit., 121 ss.

comma 1, d.lgs. n. 251/2004, 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 il riferimento a quelli “*di servizi*”. Il successivo comma 2 dell’art. 6, d.lgs. n. 251/2004 ha invece aggiunto il regime sanzionatorio della costituzione di un rapporto di lavoro alle dipendenze del committente e l’esclusione della responsabilità solidale per i committenti che non esercitano attività imprenditoriale o professionale. L’art. 9, d.lgs. n. 251/2004 ha esteso il regime di cui all’art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 anche ai contratti di appalto stipulati tra cedente e cessionario di ramo di azienda, precedentemente esclusi e, quindi, assoggettati al regime generale di responsabilità di cui all’art. 1676 c.c.

Con la legge n. 296/2006 è stato esteso il termine di decadenza (art. 1, comma 911), che raggiunge così la sua attuale configurazione biennale, con estensione del regime di responsabilità all’intera filiera, inclusi i subappaltatori, nonché ampliato (art. 1, comma 910) i margini della solidarietà nei termini di cui all’art. 7, d.lgs. n. 626/1994³¹, includendo tra i crediti per i quali il lavoratore può escutere anche il committente quelli relativi ai danni per i quali non è indennizzato dall’INAIL o da altro ente previdenziale. Si assiste inoltre alla prima abrogazione della possibilità concessa alla contrattazione collettiva di derogare il regime generale di responsabilità solidale.

L’art. 21, comma 1, d.l. n. 5/2012, convertito dalla legge n. 35/2012, ha puntualizzato l’applicabilità dell’art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 anche alle quote di TFR e ai premi assicurativi, precisando anche che ne risultano escluse le sanzioni a carico dell’appaltatore, che non si ripercuotono sul committente, che beneficia inoltre della preventiva escussione del patrimonio dell’appaltatore – nonostante egli sia tenuto, in caso di *evocatio in ius* solitaria, a indicare i beni sui quali il lavoratore potrebbe soddisfarsi.

L’art. 4, comma 31, lett. a) e b) della legge n. 92/2012 ha reintrodotto la derogabilità ad opera dell’autonomia collettiva abrogata dall’art. 1, comma 910, legge n. 296/2006 subordinandola però all’individuazione di meccanismi di controllo della regolarità degli appalti, modificando anche il regime processuale della preventiva escussione e della responsabilità solidale.

L’art. 9, comma 1, d.l. n. 76/2013 convertito dalla legge n. 99/2013 ha esteso la tutela dell’art. 29, comma 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

³¹ La stessa disposizione è oggi contenuta nell’art. 26, comma 4, d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81.

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 crediti assicurativi.

L'art. 28, comma 2, d.lgs. n. 175/2014 ha attribuito al committente che si sostituisce al 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, convertito dalla legge 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. Il regime di responsabilità solidale vigente in materia di appalti per i crediti da lavoro traccia, per i lavoratori, un raggio di tutela più ampio di quello offerto dall'art. 83-*bis* del d.l. n. 112/2008, in quanto non subordinato ad alcuna procedura di *due diligence*³² e soggetto ad un termine di prescrizione pari al doppio di quello previsto dalla disciplina del contratto di trasporto per i medesimi crediti da lavoro (due anni nel caso dell'appalto, un anno per il trasporto). L'applicazione di quest'ultima norma dovrebbe ritenersi assodata laddove le parti concludano un contratto commerciale di trasporto isolato da una qualsivoglia stabile organizzazione. Vien da chiedersi, però, quale sia la disciplina applicabile al 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* c.c. coinvolgendo il trasporto di merci da un luogo all'altro.

Stante l'indiscussa natura eccezionale dell'art. 83-*bis* del d.l. n. 112/2008, occorre analizzare la portata applicativa dell'art. 29, comma 2, del d.lgs. n. 276/2003, verificando non solo e non tanto l'intento del legislatore al momento in cui la norma è entrata in vigore, ma vagliandone l'idoneità, nel tempo, a presidiare i diritti patrimoniali del lavoratore³³ che rende la prestazione a vantaggio di un soggetto diverso dal proprio datore di lavoro. La portata estensiva della norma, concepita nell'ambito della disciplina del-

³² Cfr. O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, cit., 10 ss. Per un raffronto con le modalità derogatorie – sempre riconducibili al concetto di *due diligence*, cfr. D. GAROFALO, *La responsabilità solidale*, cit., 133 ss.

³³ Anche in questo caso, i crediti ai quali si fa riferimento sono “i trattamenti retributivi, comprese le quote di trattamento di fine rapporto, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi dovuti in relazione al periodo di esecuzione del contratto di appalto”.

l'appalto *“in quanto quest'ultimo era la tipologia impiegata in maniera quasi esclusiva per realizzare operazioni di decentramento produttivo”*³⁴ è stata oggetto di interpretazioni altalenanti che, se in un primo momento hanno ritenuto di confinarne il disposto al solo contratto di appalto³⁵, hanno poi finito per riconoscerne la portata applicativa generale³⁶. In questo senso, infatti, deve intendersi la posizione assunta dalla Corte costituzionale³⁷ che, riferendosi al regime di responsabilità patrimoniale del committente in materia di subfornitura, ha affermato come *“ciascuno degli orientamenti emersi, in chiave di riconducibilità o meno del contratto di subfornitura alla cornice concettuale e regolatoria dell'appalto e del subappalto è comunque aperto, e non chiuso, all'estensione della responsabilità solidale del committente ai crediti di lavoro dei dipendenti del subfornitore”*³⁸. Sebbene la ricostruzione adottata dal Giudice delle Leggi possa apparire limitata alle sole tipologie negoziali che, pur implicando l'utilizzo indiretto di lavoratori, non contemplano per questi ultimi la tutela della responsabilità soli-

³⁴ Cfr. E. VILLA, *Quando l'“appalto” ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, loc. cit., 5 ss.

³⁵ Così, ad es., la circ. min. lav. 11 luglio 2012, n. 17, che 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 (e, quindi, dell'art. 83-bis, d.l. n. 112/2008). V. già D. GAROFALO, *Le fattispecie contermini all'appalto*, cit., 164 ss. La distinzione tra prestazione principale e accessoria è stata evidenziata anche con riferimento al 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 è decisamente discutibile, nella misura in cui non considera la portata espansiva dell'art. 119, comma 2, d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36, ai sensi del quale *“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 riproposta dall'art. 105, d.lgs. n. 50/2016 e costituente un rafforzamento di quanto già previsto dall'art. 118, comma 11, d.lgs. n. 163/2006). Cfr. D. GAROFALO, *La responsabilità solidale*, cit., 142-143.

³⁶ In questo senso v. App. Brescia 11 maggio 2016, in *Arg. dir. lav.*, 2016, 4-5, 1033 ss., con nota di A. TAGLIENTE, *Il rapporto di subfornitura tra elementi tipici e derivati dall'appalto: la questione della responsabilità solidale*. La pronuncia ha il pregio di aver preso posizione sulla questione prima della nota sentenza Corte cost. 6 dicembre 2017, n. 254, in *Giur. it. Rep.*, 2017.

³⁷ Cfr. Corte cost. 6 dicembre 2017, n. 254, in *Lav. giur.*, 2018, 3, 259 ss., con nota di A. SITZIA, *Subfornitura e responsabilità solidale: ratio legis e “lavoro indiretto” secondo la Consulta*. In senso affine v. anche App. Firenze 11 marzo 2022, n. 779.

³⁸ Cfr. Corte cost. 6 dicembre 2017, n. 254, cit.

dale³⁹, l'estensione del raggio di operatività di quest'ultima anche al contratto di trasporto è operata dall'Interpello del Ministero del Lavoro n. 1/2022 che, rimandando alla ricostruzione della circolare n. 17 dell'11 luglio 2012 (nella quale l'art. 29, comma 2 del d.lgs. n. 276/2003 era ritenuto applicabile sia al caso in cui venisse accertato il compimento di attività ulteriori rispetto al solo trasporto, sia al c.d. appalto di servizi di trasporto)⁴⁰, conclude che *“la lettura fornita nella citata circolare non viene pregiudicata dalla nuova disciplina contenuta nell'art. 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'art. 1677-bis c.c. rientra nel genus dei contratti di appalto ed è, quindi, regolato in via principale dalla relativa disciplina”*⁴¹.

Il bandolo della matassa si trova, dunque, nella 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 appalto⁴² caratterizzato dalla natura composita dell'oggetto. 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 pro-

³⁹ E, negli altri casi, *“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”* (A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, loc. cit., 371).

⁴⁰ L'interpello fa riferimento a Cass. 13 marzo 2009, n. 6160, che a sua riteneva configurabile il contratto di appalto di servizi di trasporto in caso di predeterminazione e sistematicità dei servizi, accompagnate dalla pattuizione di un corrispettivo unitario e dall'assunzione dei rischi da parte del trasportatore.

⁴¹ Interpello min. lav. 17 ottobre 2022, n. 1, 2.

⁴² La questione qualificatoria risale a ben prima dell'entrata in vigore dell'art. 1677-bis c.c. (v. § 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 rimediale previsto per quest'ultimo”* (cfr. D. GAROFALO, *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 AIDLAS, Casino 18-19 maggio 2017*, Giuffrè, Milano, 2018, 67 ss.).

nuncia della Corte costituzionale⁴³. 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 tutti i lavoratori”⁴⁴. 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”⁴⁵; 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”⁴⁶.

4. Qualificazione della fattispecie e regime della responsabilità nella contrattazione collettiva

Così poste le premesse per l'applicazione della responsabilità solidale in tutte le forme di “decentramento e dissociazione fra titolarità del contratto di lavoro e utilizzazione della prestazione”⁴⁷ a prescindere dalla qualificazione del contratto intercorrente tra le società, occorre analizzare in che modo il magmatico sistema di relazioni industriali ha affrontato il coacervo di rapporti giuridici che sono stati raggruppati nel fenomeno della “logisti-

⁴³ Nell'interpello n. 1/2022 si legge, infatti, che “un simile vaglio di compatibilità non consente di escludere il regime di solidarietà di cui al citato articolo 29, secondo comma, 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” (Interpello min. lav. 17 ottobre 2022, n. 1, 2).

⁴⁴ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, loc. cit., 371.

⁴⁵ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, loc. cit., 372. Cfr. O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, loc. cit., 7.

⁴⁶ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1125.

⁴⁷ Cfr. P. BOZZAO-L. MONTEROSSO, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs. chiaroscuri interpretativi*, in *Dir. lav. merc.*, 2022, 3, 503 ss.

ca". Giova premettere che un'analisi di tutti i contratti collettivi applicabili al settore è pressoché impossibile, e questo per tre ordini di ragioni: la prima, dettata dalla molteplicità di contratti del settore "Trasporti" depositati nell'Archivio curato dal CNEL⁴⁸ (senza considerare la perdurante inefficienza del sistema di raccolta dei contratti aziendali e della contrattazione di prossimità⁴⁹; la seconda, dovuta alla "fuga" dal contratto collettivo del

⁴⁸ Ai fini dell'analisi qui condotta, sono stati presi in considerazione i seguenti contratti collettivi, che nel prosieguo saranno indicati unicamente con 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. 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-Confail)", 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 Spedizioni (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 (Esaarco)", 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 "Intersettoriale 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.

⁴⁹ Cfr. l'art. 14, d.lgs. 14 settembre 2015, n. 151, disciplina un obbligo indiretto di de-

settore trasporti verso il calderone “multiservizi” messa in pratica da diversi operatori del settore⁵⁰ – come dimostrato dalla recentissima vicenda di “Mondo Convenienza”⁵¹ – che sin troppo spesso ricorrono anche a schemi di subappalto e subfornitura con microimprese e cooperative spurie, che a loro volta applicano contratti collettivi differenti, la cui esistenza stessa è finalizzata unicamente a elidere quanto più possibile i margini di responsabilità nei confronti dei lavoratori; la terza, infine, dettata dalla possibilità di utilizzare un qualsiasi altro contratto collettivo riferibile a uno dei codici ATECO delle attività ricondotte all’ampio settore della logistica⁵², ancor privo di una definizione puntuale⁵³.

A quanto consta, infatti, la contrattazione collettiva non si spinge ad af-

posito 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, rientrando 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.

⁵⁰ Si tratta di uno dei casi in cui i comportamenti datoriali non sono strettamente “illeciti”, sebbene “ritenibili inopportuni, scorretti, gravi” (cfr. A. LASSANDARI, *La contrattazione collettiva nella logistica*, loc. cit., 57 ss.).

⁵¹ La notizia, rimbalzata 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).

⁵² 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-rotaia ed altri ancora, i cui rapporti di lavoro sono disciplinati da altri contratti collettivi*” (cfr. S. BOLOGNA-S. CURI, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, loc. cit., 131 ss.).

⁵³ E accade inoltre che vi sia “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)*” (cfr. A. LASSANDARI, *La contrattazione collettiva nella logistica*, loc. cit., 62). Cfr. O. BONARDI, *Tra governance delle global value chains e frammentazione del tessuto produttivo nazionale: quale regolazione per il lavoro nel settore logistica?*, in *Riv. giur. lav.*, 2018, I, 3, 34 ss.

fermare in modo netto e definito i confini del settore⁵⁴: la maggior parte dei contratti collettivi analizzati presenta un richiamo tautologico ad auto-trasporto, spedizione merci, logistica, facchinaggio e simili, oppure il riferimento alle tipologie di strutture nelle quali l'attività viene svolta⁵⁵. Tra tutti, il CCNL I 14 S si caratterizza per un inquadramento incidentale della "tradizionale filiera dei servizi logistici (magazzinaggio, trasporto e consegna)"⁵⁶, 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*. Oppure, prendendo in esame il CCNL I 148, al netto della constatazione che le nuove attività introdotte con l'*e-commerce* rappresentano "*fonte di enormi potenzialità occupazionali*"⁵⁷, la "parte speciale, sezione seconda, CCNL Logistica" non presenta alcun elemento che consenta di inquadrare cosa si intenda per "logistica", con l'effetto che la stessa potrebbe anzi collocarsi in attività altre rispetto al trasporto e alla spedizione⁵⁸. Altri contratti, invece, contengono solo degli elenchi esemplificativi⁵⁹.

⁵⁴ 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. n. 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*" (3 ss.).

⁵⁵ V., ad es., il CCNL I 14 F, che individua il proprio campo di applicazione alle "*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 logistiche, centri distributivi alimentari e non, strutture/infrastrutture aeroportuali, portuali, auto-portuali, ferroviarie ed in tutte le strutture richiedenti sia private che pubbliche*" (6 ss.). Lo stesso schema si ripete in tutti i CCNL sottoscritti da Conapi, ma è mutuato anche in altri CCNL (come quello I 14 Q, concluso tra FMPI, ULSSA e FLIA).

⁵⁶ Cfr. CCNL I 14 S, 5 ss.

⁵⁷ CCNL I 148, 9 ss. In senso analogo, v. anche il CCNL I 158, 5 ss.

⁵⁸ 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.

⁵⁹ V., ad es., il CCNL I 149, in base al quale "*a titolo indicativo da considerarsi, in ogni*

Di fronte ad un simile scenario, è chiaro che il ruolo delle rappresentanze sindacali non può essere limitato al tradizionale concordato di tariffa, come pur lascerebbero intendere le recriminazioni dei sindacati sull'applicazione dei trattamenti economici del contratto "multiservizi" in luogo di quello "della logistica"⁶⁰, l'uno al di qua e l'altro al di là della linea immaginaria tracciata dall'ultima proposta di legge sul salario minimo⁶¹. A onore del vero, i numerosi contratti collettivi applicabili al settore presentano notevoli punti di sovrapposizione (e talvolta sono pressoché uguali) nonostante siano sottoscritti da rappresentanze differenti. Vi sono sicuramente degli elementi identitari dovuti alla comunanza tipologica delle attività svolte, ma le somiglianze si spingono oltre e rendono così tanto 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 della necessità di un'at-

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 I 14 L 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; volantaggio, 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 I 14 B e I 100 predispongono un elenco discretamente dettagliato e aggiornato (v. l'art. 1, 8 ss., del primo, e la descrizione a p. 1 del secondo, sostanzialmente sovrapponibili), nel quale spicca per singolarità l'estensione dell'applicabilità del CCNL stesso anche alle "aziende produttrici di energia refrigerante".

⁶⁰ Il riferimento è ancora una volta alla "vertenza Mondo Convenienza", nella quale 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.

⁶¹ V. da ultimo i contributi in P. ALBI (a cura di), *Salario minimo e salario giusto*. In merito alle recenti proposte di legge 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), v. il parere del CNEL del 4 ottobre 2023. Per un'analisi più ampia sul salario minimo, v. P. PASCUCCI, *La giusta retribuzione nei contratti di lavoro, oggi*, in AA.VV., *La retribuzione. Atti del XIX Congresso Nazionale di Diritto del Lavoro Palermo 17-19 maggio 2018*, Giuffrè, Milano, 2019, 146-157.

tenzione specifica di tipo “dinamico” piuttosto che “statico”, dovuta alla rapida evoluzione del settore. Il CCNL I 14 A, per esempio, si apre con una constatazione⁶² 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*”⁶³, 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*”⁶⁴. Posizioni sicuramente ambiziose⁶⁵, specialmente se si considera che, al di là delle classiche disposizioni negoziali relative a bilateralità e contratti flessibili, in tale 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. 40⁶⁶ del CCNL I 148, rubricato “*Appalto di lavoro di logistica, fac-*

⁶² In senso analogo, v. anche il CCNL I 101, 6-7 e il CCNL I 147, 51 ss.

⁶³ CCNL I 14 A, 6 ss.

⁶⁴ *Ivi*, 7 ss. Così anche il CCNL I 14 L, 2 ss. Le disposizioni che evidenziano il ruolo della contrattazione di secondo livello sono invero abbastanza diffuse (v., ad es., la premessa alla Parte I del CCNL I 14 N, 5 ss.; l’art. 4 del CCNL I 146, 9 del medesimo; l’art. 1, CCNL I 14 F, 7 – ma v. anche la premessa a p. 5 – e l’art. 1, CCNL I 14 E, 7 ss. e relativa premessa a p. 6; cfr. l’articolato sistema negoziale – specialmente in tema di *welfare* e premi di produzione – disciplinato nel Titolo III “Secondo livello di contrattazione” del CCNL I 158). Una norma-incentivo in tal senso è prevista con gli artt. 14 dei CCNL V 714, V 715 e V 716, 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.

⁶⁵ Una posizione analoga si rinviene nel CCNL I 14 C, che si autoproclama “*un solido baluardo contro la crisi produttiva, il lavoro sommerso e la stagnazione economica*” (p. 4) 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*” (p. 6). Con toni meno enfatici, ma nel perseguimento delle medesime finalità, anche le parti firmatarie dei CCNL I 146 (p. 7), I 14 E (p. 5), I 14 F (p. 5), I 14 Q (p. 6), I 145 (p. 1 del rinnovo sottoscritto il 1° aprile 2021), I 14 G (p. 4), I 14 D (p. 5), I 155 (p. 2) e K 572 (p. 5 ss.) hanno adottato un approccio simile.

⁶⁶ CCNL I 148, 59.

chinaggio/movimentazione merci” le parti limitano la libertà di scelta negli appaltati 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”⁶⁷; inoltre, tali appalti possono essere affidati solo a imprese che applicano il contratto medesimo (dovendosi pertanto adeguare nell’adozione dello stesso qualora intenzionate a ottenere la commessa), con l’ulteriore previsione dell’*“interruzione dei rapporti”* con gli appaltatori che dovessero risultare inadempienti nei confronti delle obbligazioni contributive, assicurative, retributive e, più in generale, di carattere economico⁶⁸ e li “sostituiranno” con “altre imprese appaltatrici che offrano garanzie di pieno rispetto dei diritti contrattuali e di legge dei lavoratori”⁶⁹. Il successivo art. 40-bis c.c. contiene inoltre una clausola sociale espressa⁷⁰, sia pur costruita come diritto di precedenza attivabile solo in caso di nuove assunzioni dettate da “*obiettive necessità operative e produttive dell’impresa subentrante*”⁷¹. In modo analogo⁷², il CCNL I 100 tenta con l’art. 42⁷³ di contrastare i “*fenomeni di illegalità diffusi nelle attività di logistica, facchinaggio e movimentazione merci*» vietando espressamente la facoltà di subappaltare le attività⁷⁴, neppure ad altre imprese

⁶⁷ *Ivi*, 59.

⁶⁸ 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.

⁶⁹ CCNL I 148, 60.

⁷⁰ Meno incisiva, però, di quella contenuta nell’art. 86, CCNL I 14 L (p. 55), che obbliga l’impresa che subentra ad assumere i lavoratori occupati nell’attività oggetto dell’appalto da almeno otto mesi prima della cessazione.

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² La disposizione è mutuata anche dagli artt. 69-70, CCNL I 14 H; artt. 59-60, CCNL I 157; artt. 107-108 CCNL I 159; artt. 42 e 42. 1 CCNL V730; artt. 42 e 42 bis, CCNL I160; artt. 58-59 CCNL I156. Cfr. S. BOLOGNA-S. CURI, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, loc. cit., 146.

⁷³ 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 I 150 e gli artt. 53 e 54, CCNL I 138).

⁷⁴ La disposizione precisa che “*l’assegnazione di un appalto da parte di un Consorzio ad impresa associata non costituisce subappalto*” (CCNL I 100, 51).

applicanti il medesimo CCNL. Le limitazioni delle imprese che possono essere affidatarie delle attività esternalizzate sono sostanzialmente sovrapponibili a quelle previste dal CCNL I 148 (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 gli aspetti fiscali e contributivi, risultante da certificazione semestrale di rating rilasciata da società specializzata nonché dal DURC semestrale”*⁷⁵. 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 normativo, pur se non può escludersi che, disancorate dall'abrogata deroga, restino di fatto disapplicate”*⁷⁶.

Altri contratti non sono altrettanto incisivi nel prendere posizione sul contrasto ai fenomeni di interposizione fittizia, come accade nel CCNL I 146, che dedica un intero titolo, il tredicesimo, all'impiego di manodopera negli appalti e subappalti, ma in realtà vede il relativo impianto normativo ridotto a due brevi articoli⁷⁷ nei quali le *“le parti si impegnano ad operarsi per il pieno rispetto della disciplina dei lavori di logistica – facchinaggio –*

⁷⁵ Ivi, 51. Stessa struttura e stessi requisiti sono ripresi dagli artt. 196-197, CCNL I 158, contenuti nello specifico Titolo XI *“Contratto di appalto dei servizi di logistica, facchinaggio e/o movimentazione merci”*.

⁷⁶ Cfr. A. GRIECO, *Brevi note sull'abrogazione delle disposizioni limitative alla solidarietà negli appalti*, cit., 150-151. 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”* (cfr. A. TAGLIENTE, *L'interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 29, secondo comma, d.lgs. n. 276 del 2003: la responsabilità solidale del committente quale principio generale in tutti i fenomeni di decentramento produttivo?*, in *Arg. dir. lav.*, 2018, 2, 590 ss.) sul piano nazionale, che potevano sostituire tale regime di tutela con un meccanismo differente. Tale *“possibilità di deroga al regime legale è abrogata dall'art. 1, comma 911, l. n. 296 del 2006”* (ivi), è stata ripristinata con l'art. 4, comma 3.1, legge n. 92/2012 e nuovamente soppressa dall'art. 2, comma 1, lett. a) e b), d.l. 17 marzo 2017, n. 25, convertito dalla legge 20 aprile 2017, n. 49.

⁷⁷ CCNL I 146, 26.

movimentazione merci” verificando “l’idoneità dei soggetti economici appaltatori interessati da eventuale terziarizzazione” e comunicando alle RSA le informazioni su contratti di lavoro applicati nonché su appalti, subappalti, cambi di appalto e affidamenti infra-consortili. Un dato a sostegno delle rimozioni in merito all’applicazione dei contratti “Multiservizi tra i quali si ricomprendono i servizi di logistica” in luogo dei contratti “della Logistica” si rinviene dal rilievo che, effettivamente, nessuno tra i CCNL V 714, V 715, V 716 e K 572 (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 prende in considerazione, nonostante anche tale settore composito – anche (e forse soprattutto) al di là delle attività di logistica – presenta le medesime problematiche relative al ricorso a intermediari fittizi.

È con il CCNL I 170 che le parti sociali dimostrano di aver piena conoscenza del problema delle “lavorazioni per conto terzi” ma non la necessaria padronanza degli strumenti per risolverlo. L’appendice⁷⁸ 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, partendo dall’inquadramento della qualificazione dei rapporti conto terzi come “problema ancora aperto”⁷⁹, 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, contributivi e assicurativi dei dipendenti di questi’”⁸⁰ – 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

⁷⁸ CCNL I 170, 63.

⁷⁹ 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”.

⁸⁰ Cfr. CCNL I 170, 63, ma la citazione virgolettata è tratta da Corte cost. 6 dicembre 2017, n. 254.

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, dal momento che il punto di caduta potrebbe soffrire di un eccesso di genericità: *“adottare ogni iniziativa utile e finalizzata ad una corretta applicazione del contratto collettivo nazionale e delle leggi sul lavoro”* sembra alquanto riduttivo rispetto alla portata della problematica evidenziata. Non-dimeno, anche l'affidamento agli Enti bilaterali della supervisione sulla regolarità dei contratti di appalto, come accade nei CCNL I 14 M⁸¹ e I 14 P⁸², 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 con la certificazione facoltativa del contratto di appalto (lasciando quindi nella disponibilità delle imprese la scelta dell'inquadramento negoziale del rapporto giuridico intercorrente tra le stesse).

Quanto sin qui analizzato deve fare i conti con due aspetti essenziali che ne minano le fondamenta. Il primo, di natura strettamente empirica, è relativo alla *“scarsa o inesistente sindacalizzazione”*⁸³ di tutte quelle fattispecie 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. Il secondo, sia pur meramente eventuale ma, quando presente, di portata dirompente, è invece subordinato alla scelta delle parti sociali di derogare il regime della solidarietà negli appalti attraverso le *“specifiche intese”* di cui all'art. 8, d.l. n. 138/2011. Il contratto di prossimità, infatti, è finalizzato (*“funzionalizzato”*)⁸⁴ a disciplinare in modo specifico le

⁸¹ V. l'art. 12, punto 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”*.

⁸² V. l'art. 72, p. 82, che stabilisce la costituzione di *“apposite Commissioni di Certificazione”* presso l'ente bilaterale *“EPABIC”*.

⁸³ Cfr. S. BOLOGNA-S. CURI, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, loc. cit., 135 ss.

⁸⁴ Cfr. A. GRIECO, *Brevi note sull'abrogazione delle disposizioni limitative alla solidarietà*

esigenze di una determinata realtà produttiva⁸⁵, tra le quali anche la disciplina degli appalti⁸⁶. Per condurre un'analisi di questo genere occorrerebbe, però, avere dati che le parti sociali non sono disposte a divulgare, anzi, queste ultime sono reticenti persino a chiamare con il proprio nome, nel corpo del testo, i “contratti di prossimità”. Sul piano teorico, la possibilità che la contrattazione in deroga possa incidere sul regime della responsabilità solidale discende dalla soppressione del par. 1 dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, circostanza che 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*”⁸⁷.

5. Conclusioni

All'esito dell'analisi sin qui condotta, è possibile trarre alcune osservazioni conclusive sulla portata applicativa dell'art. 29, comma 2 del d.lgs. n. 276/2003 a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 1677-bis c.c., ma anche sul regime di responsabilità solidale nel contratto di trasporto. Il punto di partenza, chiaramente, è quello della prevalenza “*della responsabilità solidale (regola)*” rispetto all’“*esclusione della stessa (eccezione)*”⁸⁸. Non c'è

negli appalti, cit., 154. Così, in termini di “vincoli funzionali”, cfr. D. GAROFALO, *La responsabilità solidale*, in D. GAROFALO (a cura di), *Appalti e lavoro*, vol. II, *Disciplina lavoristica*, loc. cit., 138.

⁸⁵ “*Si tratta dei vincoli ‘di scopo’ delle intese derogatorie*” (P. PASSALACQUA, *L'equiordinazione tra i livelli della contrattazione quale modello di rinvio legale all'autonomia collettiva ex art. 51 del d.lgs. 81 del 2015*, in *Dir. lav. merc.*, 2016, 2, 295 ss.). Cfr. A. GARILLI, *L'art. 8 della legge n. 148/2011 nel sistema delle relazioni industriali*, in WP C.S.D.L.E. “Massimo D'Antona”.IT, 2012, 139, spec. 4 ss.

⁸⁶ In tal senso, A. GRIECO, *Brevi note sull'abrogazione delle disposizioni limitative alla solidarietà negli appalti*, cit., 155, ma v. anche *ivi*, nota 33, ove si fa salva “*la garanzia disposta dall'art. 1676 cod. civ., in quanto norma che disciplina una azione diretta e non una obbligazione solidale*”.

⁸⁷ Cfr. D. GAROFALO, *La responsabilità solidale*, cit., 138.

⁸⁸ Cfr. D. GAROFALO, *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*, loc. cit., 67.

dubbio che “*deve essere salutata con favore la regolamentazione del contratto di logistica da parte dell’art. 1677-bis c.c.*”, in quanto le esternalizzazioni producono una “*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*”⁸⁹. Il raggruppamento delle attività di logistica all’interno di un’unica norma con l’evidente scopo di individuare la disciplina applicabile ha generato il dibattito sull’isolamento della fase di trasporto rispetto alle altre attività che compongono il servizio, alle quali si applica la disciplina dell’appalto e, di conseguenza, il relativo regime di responsabilità solidale per i crediti dei lavoratori.

Se, però, la predisposizione di un regime di responsabilità solidale nelle ipotesi di lavoro esternalizzato è funzionale alla tutela della parte contrattualmente più debole, tale tutela andrebbe estesa a tutti i casi di dissociazione prescindendo dal tipo contrattuale commerciale scelto per regolare i rapporti tra le parti. La neutralità del contratto prescelto trova conferma nelle tutele dei crediti di lavoro assistiti da particolari garanzie volte a riequilibrare la posizione di disparità contrattuale (si veda il regime della prescrizione) ovvero a salvaguardare l’importanza che la retribuzione riveste 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 responsabilizzazione 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 ab-*

⁸⁹ Cfr. P. BOZZAO-L. MONTEROSSO, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs chiaroscuri interpretativi*, loc. cit., 500. Il problema è spiegato efficacemente da S. BOLOGNA-S. CURI, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, loc. cit., 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 giuristi, un fenomeno molto più circoscritto come quello dei rider*” (p. 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*” (p. 129).

battimento del costo del lavoro"⁹⁰. 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*"⁹¹. Oltre all'inedoneità della norma in questione a disciplinare compiutamente il fenomeno della logistica⁹², quindi, si ravvisa un problema di incompatibilità della stessa con le istanze di protezione del credito del lavoratore. Una incompatibilità che, secondo alcuni, potrebbe sfociare nell'incostituzionalità⁹³. Ed

⁹⁰ Cfr. M. BRIGNARDELLO, *Contratto di logistica*, loc. cit., 262 ss.

⁹¹ Cfr. O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis c.c.*, loc. cit., 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).

⁹² 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 poi perché "*occorre considerare che i lavoratori della logistica ruotano continuamente su più servizi e mansioni, che di regola si cumulano*". Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, loc. cit., 370.

⁹³ 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. E. VILLA, *Quando "l'appalto" ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, loc. cit., 15 ss.

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 non dovrebbe trovare applicazione solo quando il trasporto è parte di una più complessa operazione – quella di logistica – ma dovrebbe estendersi a ogni tipologia di trasporto, anche a quello isolato da altre prestazioni⁹⁴.

La verifica del raggio di applicazione dell'art. 29, comma 2 del d.lgs. n. 276/2003, a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 1677-*bis* c.c. ha portato a chiedersi se, partendo dalla natura generale della norma in materia di appalti, possa ritenersi ammissibile un'altra forma di responsabilità solidale meno protettiva perché destinata ad una particolare tipologia contrattuale che, però, implica comunque l'utilizzo di lavoratori in *outsourcing*, specie alla luce del fatto che i contratti commerciali posti a confronto tendono alla soddisfazione dei medesimi interessi⁹⁵.

⁹⁴ *Contra*, E. VILLA, *Quando "l'appalto" ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, loc. cit., 14, che invece sostiene che l'effetto dell'art. 1677-*bis* sia quello di "ritagliare un campo di applicazione più ampio del passato dell'art. 83 *bis*, d.l. n. 112/2008, convertito dalla l. n. 133/2008", fermo restando che se "la prestazione concordata tra le parti concerna 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".

⁹⁵ Tanto che, sul punto, è stata evidenziata la necessità di una norma di interpretazione autentica che, nel caso di trasporto inserito nel più complesso piano della logistica, non possano ritenersi compatibili con la disciplina sul trasporto norme tese a escludere o limitare i diritti dei lavoratori addetti agli appalti. Sul punto, v. O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, loc. cit., 6 ss.

IL CONTRATTO DI LOGISTICA E LA RESPONSABILITÀ SOLIDALE

Severino Nappi *

1. La caotica disciplina normativa del contratto di logistica

Il settore della logistica rappresenta un mercato in continua espansione, favorito dal fenomeno dell'*e-commerce* e dell'*home delivery*, ormai divenuto abitudine per la gran parte dei consumatori.

La crescente concorrenza e i cambiamenti sociali ed economici degli ultimi anni (accelerati dalla pandemia e dai suoi risvolti) hanno contribuito nel plasmare un tipo di economia in cui la rapidità del ciclo produttivo e l'immediatezza dell'azione assumono una rilevanza primaria e strategica.

In Italia il settore della logistica e del trasporto delle merci è composto di oltre centomila imprese, per un giro di affari di oltre 110 miliardi di euro ed un'occupazione complessiva tra le ottocentomila e il milione di unità.

Ebbene, così si spiega la necessità di introdurre nell'ordinamento una disciplina normativa del contratto di logistica.

Invero, già Assologistica nel 2020 aveva formulato una proposta, illustrata innanzi alle Commissioni Affari Costituzionali e Lavori Pubblici del Senato, per introdurre nel codice civile il contratto di logistica, motivando la proposta con la necessità di dare una disciplina puntuale e specifica ad un contratto emerso nella prassi e privo di una previsione normativa *ad hoc*, nonostante fosse divenuto di diffusione ed importanza assolute¹.

L'effettiva introduzione del contratto di logistica all'interno del codice civile è avvenuta con l'art. 1, comma 819, della legge 30 dicembre 2021, n.

*Professore ordinario di Diritto del lavoro – Università telematica “Pegaso”.

¹Per tali sviluppi, O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 3, 2 ss.

234 (legge di bilancio 2022). In tale fonte è stato inserito l'art. 1677-*bis* c.c., il quale nella sua versione originaria stabiliva che “se l'appalto ha per oggetto, congiuntamente, la prestazione di più servizi relativi alle attività di ricezione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo ad un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili”. La disposizione è stata poi riveduta dall'art. 37-*bis*, d.l. 30 aprile 2022, n. 36, convertito dalla legge 29 giugno 2022, n. 79 (decreto PNRR2), che ha esplicitato il focus della previsione, specificando che i servizi di cui si occupa la norma sono quelli di “logistica” e aggiungendo all'elenco di attività anche quella di “trasformazione”.

Dunque, l'art. 1677-*bis* c.c. a oggi stabilisce che “*se l'appalto ha per oggetto, congiuntamente, la prestazione di due o più servizi di logistica relativi alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili*”².

2. Il contratto di logistica e la sua evoluzione

Si evince facilmente dalla cennata normativa la complessità della struttura e la mole contenutistica del rapporto di logistica. La catena distributiva, infatti, si compone di una pluralità di servizi: stoccaggio delle merci, deposito, controllo della qualità, pallettizzazione, smistamento, pesatura, imballaggio, trasporto, consegna. Ci si trova, dunque, innanzi ad un contratto con causa complessa, che attua un programma economico ed organizzativo unitario e che implica lo svolgimento di più attività, le quali singolarmente sarebbero soggette a discipline diverse.

²In proposito, cfr. U. CARNEVALI, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677 bis cod. civ. e il contratto di servizi logistici*, in *Contr.*, 2022, 253 ss., secondo cui il testo vigente è più appropriato del più dettagliato testo formulato da Assologistica poiché la norma che era stata proposta dichiarava applicabili al rapporto di logistica le disposizioni che regolano le sue singole attività, presentando, in tale modo, due criticità: “*la prima criticità consiste nell'individuare con esattezza le singole attività e ricollegarle per fattispecie ad una loro specifica disciplina legislativa. La seconda criticità consiste nel 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 esse prevalga sulle altre*”.

Proprio a causa della diversità delle discipline e dell'evoluzione della materia del contratto di logistica si rende necessario un breve *excursus*, descrittivo delle perplessità che hanno condotto il legislatore ad esplicitare il contratto di logistica nell'ordinamento.

Anzitutto, prima di parlare della disciplina del contratto di logistica, va chiarita la sua finalità: esso nasce per rispondere ai molteplici compiti descritti in precedenza, affidando ad un'impresa autonoma la totale gestione delle merci, attuando così una “*esternalizzazione*” della propria attività³. Si è attuato un passaggio, definito dalla dottrina, “*dalla gerarchia al mercato*”⁴.

Proprio in virtù della esternalizzazione e del decentramento dell'attività produttiva possiamo individuare all'interno del contratto di logistica un insieme di contratti tipici, tra cui: appalto di opere e servizi, deposito, trasporto di merci.

Si è lungamente discusso, prima dell'adozione dell'art. 1677-*bis* c.c., circa la disciplina del contratto di logistica⁵.

Secondo un primo orientamento prevalente, esso avrebbe dovuto essere assoggettato alla disciplina prevista per l'appalto, in forza del criterio dell'assorbimento nel tipo dominante⁶.

Questo assoggettamento, però, sarebbe intervenuto solo ogniqualvolta fossero previsti servizi ulteriori rispetto al mero trasporto delle merci, essendo il trasporto disciplinato da altre norme del codice civile⁷.

³Cfr. A. MASUTTI, *Le prestazioni di logistica ed i contratti di trasporto e di deposito*, in A. MASUTTI (a cura di), *I servizi di logistica. Aspetti operativi e giuridici*, Giappichelli, Torino, 1999, 67 ss.; E. FADDA, *L'autonomia negoziale delle parti nel contratto di logistica*, *ivi*, 73 e 78 ss.; C. PERRELLA, *Classificazione e disciplina applicabile al contratto di logistica*, *ivi*, 81 ss.

⁴Cfr. R. DEL PUNTA, *Mercato o gerarchia? Il disagio del diritto del lavoro nell'era dell'esternalizzazioni*, in *Dir. merc. lav.*, 2000, 49 ss.

⁵Cfr. G. SILINGARDI, *Contratti di servizi di logistica*, in *Enc. giur.*, vol. IX, Roma, 1997, 2 ss. (dell'estratto). Sull'istituto, la sua evoluzione normativa e le diverse difficoltà di individuare la disciplina a esso applicabile, tra altri, cfr. O. BONARDI, *Tra governance delle global value chains e frammentazione del tessuto produttivo nazionale: quale regolazione per il lavoro nel settore della logistica?*, in A. ALLAMPRESE-O. BONARDI (a cura di), *Logistica e Lavoro, Quaderno riv. giur. lav.*, 2018, 3, 33 ss.; S.S.F. GHEZZI, *Art. 1677 bis cod. civ.*, in A. CARULLO-G. IUDICA (a cura di), *Commentario breve alla legislazione sugli appalti pubblici e privati*, Cedam, Padova, 2022, 199 ss.

⁶Cfr. F. MORONGIU BUONAIUTI, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. int.*, 2002, 2, 305 ss.

⁷Cfr. F. DE MICHIEL, *Appalti nella logistica: poteri datoriali e interposizione alla prova della tecnologia*, in *Dir. rel. ind.*, 2019, 4, 1202 ss.; A. ALLAMPRESE-O. BONARDI, *Studio sulle condizioni di lavoro nella logistica: tempo e salute*, in *Dir. sic. lav.*, 2020, 42 ss. In argo-

In più, si è osservato che questa teoria risulta lesiva della libertà negoziale, apparendo, di fatto, “una sconfitta del contratto atipico e dei sempiterni valori di matrice liberale costituenti la roccaforte dell'autonomia individuale”⁸.

E così, parte della dottrina ha ritenuto nocivo ridurre ad unità il contratto reputando, al contrario, più corretto applicare ad ogni prestazione la disciplina più adeguata⁹.

Il problema della qualificazione del contratto di logistica a ogni modo è lontano dall'essere meramente teorico.

Una delle questioni principali, infatti, è la necessità per l'operatore di logistica di limitare la propria responsabilità per la perdita o l'avaria delle merci. La regolazione della responsabilità per casi come quello ora descritto non è di poco conto: l'esenzione dalla responsabilità porta ad un abbassamento del livello qualitativo delle prestazioni, così come la situazione opposta (dunque l'esclusione di limiti risarcitori) determina un aumento di non poco conto dei costi del servizio¹⁰.

Quindi, l'effetto primario dell'art. 1677-*bis* c.c. è stato proprio quello di risolvere il problema principale del contratto di logistica, ossia eliminare il dubbio sulla disciplina da applicare.

Vi è però chi ancora oggi discute sulla tipizzazione o meno del contratto di logistica, nonostante l'introduzione del 1677-*bis* c.c.

Per alcuni, infatti, il contratto di logistica non è stato tipizzato dal legislatore. E questo si desumerebbe dalla rubrica dell'articolo, che adopera la formula “prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose” e

mento, si veda anche A. BELLAVISTA, *Cooperative e sfruttamento del lavoro nella logistica*, in *Riv. giur. lav.*, 2020, I, 452 ss.

⁸ Così, cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, 5, qui 1129 ss.

⁹ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 2022, 1129, anche a seguito dell'introduzione dell'art. 1677 *bis* c.c., ritiene che “l'unica via di uscita – si torni a ripetere – è quella che ha contraddistinto il percorso, pur non del tutto lineare, della nuova norma, e che dovrebbe condurre naturaliter all'applicazione delle tecniche atomistiche valorizzanti i singoli frammenti di prestazione, anziché frustrarli a seguito della loro annessione al reticolo del tipo legale prevalente”.

¹⁰ Cfr. E. GRAGNOLI, *I contratti di appalto e le società cooperative di produzione e lavoro nel settore della logistica*, in A. ALLAMPRESE-O. BONARDI (a cura di), *Studio sulle condizioni di lavoro nella logistica: tempo e salute*, cit., 77 e 78 ss. In generale sul tema, cfr. E. VILLA, *La responsabilità solidale come tecnica di tutela del lavoratore*, Bononia University Press, Bologna, 2017.

dalla mancanza di una disciplina autonoma e autosufficiente che distingua tale schema negoziale dagli altri contratti tipici¹¹.

Secondo altra parte della dottrina, invece, è proprio l'*incipit* dell'art. 1677-bis c.c. "*se l'appalto ha per oggetto, congiuntamente, la prestazione di due o più servizi di logistica ...*", a determinare la tipizzazione del contratto di logistica¹².

Ed è questa ultima posizione ad apparire più convincente.

Infatti, anche guardando alla collocazione dell'articolo nel Titolo III, Capo VII (e non nel Capo VIII sul trasporto), il legislatore sembra qualificare il contratto di logistica come sottotipo del contratto di appalto¹³, confermando così l'interpretazione prevalente che, già prima della riforma e della introduzione dell'art. 1677-bis c.c., riconduceva questi contratti all'art. 1655 c.c. e quindi alla disciplina dell'appalto.

A prescindere dall'adesione all'una o all'altra posizione, tuttavia, sta di fatto che non può negarsi la scarsa portata innovativa della norma.

Il rinvio al contratto di appalto riconduce all'applicazione della normativa sulla somministrazione, che autorizza la combinazione tra le regole stabilite per tale tipologia contrattuale e quelle che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni.

In sostanza, l'art. 1677-bis c.c. consisterebbe nella mera esplicitazione di un criterio di combinazione di più discipline concorrenti, desumibile dall'assetto normativo già vigente prima dell'art. 1677-bis c.c.

In altre parole, il legislatore con l'art. 1677-bis c.c. "*ha chiarito una volta per tutte una cosa, se vogliamo, piuttosto ovvia*"¹⁴.

Ciò detto, la portata innovatrice dell'art. 1677-bis c.c. non è comunque nulla.

Infatti, nella misura in cui stabilisce l'applicazione del contratto di trasporto alle attività di trasporto di cose, si sottrae al giudice qualsiasi apprezzamento circa la loro rilevanza nell'economia del contratto, dettando un criterio univoco di valutazione. In tal senso, non vi sono più dubbi sul

¹¹ Cfr. A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, in *Lav. giur.*, 2023, 4, 363 ss.

¹² Cfr. O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, loc. cit., 2022, 4 ss.

¹³ Cfr. U. CARNEVALI, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677 bis cod. civ. e il contratto di servizi logistici*, loc. cit., 2022, 253.

¹⁴ Cfr. G. IUDICA, *L'appalto di servizi, la logistica e l'art. 1677 bis*, in AA.VV., *Per i cento anni dalla nascita di Renato Scognamiglio*, Jovene, Napoli, 2022, 537 ss. e spec. 541.

fatto che anche nel contratto di logistica integrato debbano trovare applicazione le regole in tema di limitazione della responsabilità per perdita o avaria delle cose trasportate *ex art. 1696 c.c.* o in tema di prescrizione breve *ex art. 2951 c.c.*, ciò in virtù del richiamo espresso alla materia del trasporto di cose.

In sintesi, l'art. 1677-*bis* c.c. ha conferito finalmente visibilità nell'ordinamento al contratto di logistica, anche se non ha ancora rimosso alcune incertezze legate alla natura di questo schema contrattuale.

3. *Il problema della responsabilità solidale nella formulazione dell'art. 1677-bis c.c.*

La formulazione dell'art. 1677-*bis* c.c. ha destato molteplici preoccupazioni per le sue possibili ricadute sotto il profilo giuslavoristico. Esso è stato perfino additato come un "Cavallo di Troia" da parte di alcune associazioni.

Il timore principale riguardava il fatto che la norma potesse avere l'effetto di sottrarre l'intero settore della logistica dall'ambito di applicazione dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 in tema di applicazione della responsabilità solidale del committente per i crediti retributivi e gli obblighi previdenziali che appaltatori e subappaltatori hanno nei confronti dei dipendenti *ex art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003*¹⁵. Infatti, nel settore dei trasporti, espressamente richiamato dall'art. 1677-*bis* c.c., il regime di responsabilità solidale è delineato dall'art. 83-*bis*, d.l. n. 112/2008, convertito in legge n. 133/2008, così come modificato dalla legge n. 190/2014¹⁶.

In base alla versione ora menzionata, il committente è responsabile in solido per il periodo di un anno per le retribuzioni e contributi previdenziali dovuti dal vettore e dal sub-vettore solo ove non provveda a verificare, prima di stipulare con questi il contratto, la regolarità contributiva attraverso "una 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", sostanzialmente il Durc.

¹⁵ Cfr. E. VILLA, *Quando l'"appalto" ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 3, spec. 4 ss.

¹⁶ Cfr. M. BRIGNARDELLO, *Dai servizi concernenti una serie continuativa di prestazioni di autotrasporto ai contratti di servizi logistici: questioni attinenti ai termini di prescrizione*, in *Dir. mar.*, 1999, 733 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, in P. SCHLESINGER (diretto da), *Trattato di diritto civile e commerciale*, Giuffrè, Milano, 2007, 43 ss.

Tale disciplina peraltro viene in genere considerata un mero simulacro, permettendo al committente coobbligato di liberarsi dal vincolo di solidarietà attraverso l'obbligo di osservare una blanda procedura di *due diligence*. È lampante che un controllo limitato alla mera regolarità formale ed *ex ante* non sia adeguato e che avalli, in un certo senso, quella che viene definita una “*organized irresponsability*”¹⁷.

Perciò, le preoccupazioni maggiori, specie da parte delle organizzazioni sindacali, derivano, ad esempio, dal fatto che le aziende committenti si sarebbero potute servire di *start up* in appalto o subappalto, con un Durr nuovo e immacolato, ma pronte a fallire.

È stato sostenuto addirittura che la volontà politica sottesa alla novella legislativa sarebbe stata quella di liberare le multinazionali della grande distribuzione (su piattaforma e non) della regola che prevede la corresponsabilizzazione dell'appaltante nell'adempimento dei sopra descritti obblighi. Sarebbe stato nient'altro che un tentativo di ridurre ancor di più i vincoli ai processi di scomposizione dell'attività di impresa.

Va detto, a supporto delle preoccupazioni manifestate, che il settore dei trasporti è caratterizzato da irregolarità diffusa: basti pensare che nella relazione INL del 2021 sull'attività di vigilanza circa il 70% delle imprese sottoposte a controllo non rispettava gli standard lavoristici previsti.

Sulla scorta di ciò, è stato chiesto al legislatore l'adozione di una norma di interpretazione autentica volta ad escludere per i contratti di logistica l'applicazione di norme relative alla disciplina del trasporto che escludono o limitano i diritti dei lavoratori addetti agli appalti allo scopo di ribadire l'applicazione per il settore della logistica dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003.

Il Ministero del lavoro ha dato seguito a queste preoccupazioni, tradotte in un esposto ai fini di Filt-Cgil e Fit-Cisl, con Interpello n 1 del 2022 a firma della Commissione per gli interventi in materia di salute e sicurezza sul lavoro del 16 luglio 2022.

3.1. L'interpretazione amministrativa della norma

In particolare, il Ministero ha chiarito che l'unica reale intenzione del legislatore, con l'introduzione dell'art. 1677-*bis* c.c., era quella di “*riconoscere e tipizzare una tipologia contrattuale ormai largamente diffusa nella*

¹⁷ Cfr. H. COLLINS, *Introduction to Networks as Connected Contracts*, in G. TEUBNER, *Networks as Connected Contracts*, Hart Publishing, Oxford, 2011, 64 ss.

prassi operativa qual è il contratto di appalto per prestazione di più servizi di logistica” e non di ridurre le tutele dei lavoratori.

Sicché, nel solco di quanto già precedentemente affermato con la Circolare ministeriale n. 17 dell'11 luglio 2012, ad oggetto l'applicazione al contratto di trasporto del regime di solidarietà di cui all'art. 29, comma 2, del d.lgs. n. 276/2003 ha ribadito il medesimo principio ispiratore. In sostanza la disciplina in materia di appalto si applica sia nel caso si accerti il compimento di attività ulteriori ed aggiuntive che esulano dallo schema tipico del trasporto, sia nel c.d. *“appalto di servizi di trasporto”* che, per come configurato dalla giurisprudenza, si caratterizza per *“la predeterminazione e la sistematicità dei servizi, accompagnate dalla pattuizione di un corrispettivo unitario e dall'assunzione dei rischi da parte del trasportatore”*¹⁸.

Su tale base, è stato ribadito e rafforzato il precedente orientamento: *“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. Infatti, l'art. 29 citato svolge un ruolo fondamentale nella tutela dei lavoratori impiegati in un contratto di appalto, ampliando la responsabilità solidale del committente, il quale risponde in solido con l'appaltatore e con ciascuno degli eventuali subappaltatori per i crediti retributivi e contributivi del lavoratore che abbia prestato la propria opera nell'esecuzione dell'appalto (...) L'applicazione dell'articolo 83 bis ai contratti dei servizi di logistica è, tuttavia, da ritenersi esclusa in quanto tale disposizione non potrebbe comunque superare l'indispensabile giudizio di compatibilità richiesto dall'art. 1677 bis c.c.”*. Infatti, la giurisprudenza, anche costituzionale, in materia di solidarietà negli appalti ha ribadito la necessità di una interpretazione estensiva dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003: una simile interpretazione, costituzionalmente orientata, è finalizzata a garantire ai lavoratori una tutela adeguata, evitando che *“i meccanismi di decentramento produttivo e di dissociazione fra titolarità del contratto di lavoro e utilizzazione della prestazione vadano a danno dei lavoratori utilizzati nell'esecuzione del contratto commerciale”*¹⁹.

Ad ogni modo, nonostante la risposta del Ministero, è utile approfondire ulteriormente la questione, chiarendo i motivi per cui debba essere ap-

¹⁸ Cfr. Cass. 13 marzo 2009, n. 6160, in *Giur. it. Rep.*, 2009.

¹⁹ Cfr. Corte cost. 6 dicembre 2017, n. 254, in *Riv. it. dir. lav.*, 2018, II, 242 ss., con nota di I. ALVINO, *Appalto, subfornitura, lavoro indiretto: la Corte costituzionale amplia l'ambito di applicazione della responsabilità solidale*.

plicato l'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 e non l'art. 83-*bis*, d.l. n. 112/2008.

3.2. La responsabilità solidale ex art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 e l'ambito di applicazione dell'art. 83-*bis*, d.l. n. 112/2008

Si è già osservato che quello di logistica è un contratto di appalto e che l'applicazione delle norme in materia di trasporto ai contratti di logistica è riferibile esclusivamente al trasferimento di cose, mentre le altre attività restano soggette alle regole generali.

Dunque, su quale base potrebbe affermarsi la non applicabilità dell'art. 83-*bis*, d.l. n. 112/2008? La lettura della norma infatti fa propendere per l'applicazione delle regole in materia di contratto di trasporto ai soli aspetti relativi alla responsabilità per la perdita o il danneggiamento/deperimento delle merci. Ciò oltretutto trova conferma nell'utilizzo da parte del legislatore nell'art. 1677-*bis* c.c. dell'espressione "*alle attività di trasferimento di cose*", dove "*cose*" sembra rinviare alla disciplina relativa agli obblighi e alle responsabilità connesse al trattamento delle merci e nulla più.

L'articolo stabilisce pure che "*si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili*". Ebbene, l'applicazione delle norme non è automatica, ma deve essere sempre prima verificata la compatibilità delle disposizioni.

In questo senso, l'orientamento prevalente in giurisprudenza già prima dell'adozione dell'art. 1677-*bis* c.c. (la teoria dell'assorbimento prima citata), che privilegia la disciplina dell'elemento in concreto prevalente, ritiene applicabile la disciplina generale degli appalti ai contratti aventi oggetto lo svolgimento di servizi di trasporto che si caratterizzino per la molteplicità e sistematicità dei trasporti, per la pattuizione di un corrispettivo unitario per le diverse prestazioni, nonché per l'assunzione dell'organizzazione dei rischi da parte del trasportatore.

Conseguentemente non paiono sussistere motivi per discostarsi dalle conclusioni cui è pervenuta la giurisprudenza in materia di appalti di servizi di trasporto che appunto li ha ritenuti soggetti alla regola di responsabilità di cui all'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, anziché alla speciale disciplina di cui all'art. 83-*bis*, d.l. n. 112/2008.

E ancora. L'incompatibilità dell'art. 83-*bis* d.l. n. 112/2008 alle attività di trasporto svolte nell'ambito dei contratti di logistica e negli appalti per servizi continuativi di trasporto, deriva anche dalla necessità di fornire un'interpretazione costituzionalmente orientata di quest'ultimo. Ciò sempre se

non si considera tale meccanismo come incostituzionale, come pure sostenuto da una parte della dottrina²⁰.

Del resto, è stata proprio la Corte costituzionale, con la sentenza n. 254/2017²¹, relativa all'applicabilità del regime di responsabilità solidale di cui all'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 ai contratti di subfornitura, a fornire una risposta in tal senso.

La Corte ha riconosciuto la possibilità di una applicazione estensiva e analogica dell'art. 29, comma 2, ritenendola compatibile con il quadro costituzionale.

Dunque, la sentenza della Corte in un certo senso ha reso regola l'art. 29, d.lgs. n. 276/2003, applicabile alla materia degli appalti, ma anche in presenza di qualsivoglia contratto commerciale avente ad oggetto prestazioni di fare.

Ciò in quanto la *ratio* della norma è quella di evitare il rischio che i meccanismi di decentramento e di dissociazione fra titolarità del contratto di lavoro e utilizzazione della prestazione vadano a danno dei lavoratori utilizzati nell'esecuzione del contratto commerciale. Detta tutela, ha affermato la Corte, “*non può non estendersi a tutti i livelli del decentramento*”, atteso che l'esclusione si porrebbe in contrasto con l'art. 3 Cost.

Il principio espresso dalla Corte non è meramente teorico o di poco conto. Tutt'altro. La valenza del ragionamento va oltre lo specifico contratto di subfornitura nel caso di specie, potendosi estendere a tutte le situazioni di decentramento diverse dalla subfornitura. Quindi, anche ai servizi di trasporto e di logistica integrata. Infatti, la subfornitura condivide con il contratto di logistica e con quello di servizi continuativi di trasporto il forte livello di integrazione contrattuale, essendo i servizi di trasporto strettamente coordinati con le altre operazioni logistiche o comunque soggetti a complessi sistemi di tracciamento e controllo, implicanti l'impiego di rilevante know-how, che fanno capo normalmente al committente.

²⁰ Cfr. O. BONARDI, *Tra governance delle global value chains e frammentazione del tessuto produttivo nazionale: quale regolazione per il lavoro nel settore della logistica?*, loc. cit., 2018, 17 ss.; E. VILLA, *La responsabilità solidale per i crediti da lavoro nel trasporto merci per conto terzi*, in *Dir. mar.*, 2020, 1057 ss. e spec. 1077.

²¹ In tale senso, cfr. F. BASENGHI, *Decentramento organizzativo e autonomia collettiva*, in *Frammentazione organizzativa e lavoro: rapporti individuali e collettivi*, Giornate di Studio AIDLASS, Cassino, 18-19 maggio 2017, Giuffrè, Milano, 2018, 218; E. VILLA, *Quando l'“appalto” ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, cit., 7, e della stessa A., *La responsabilità solidale come tecnica di tutela del lavoratore*, cit., 203 ss.

Ad ogni modo, uno degli effetti dell'art. 1677-*bis* c.c. è proprio quello della riconduzione del contratto di logistica alla disciplina dell'appalto. Se, con riferimento al contratto di subfornitura, la Corte costituzionale ha ritenuto potersi prescindere dalla possibilità di ricondurre la fattispecie al contratto di appalto ritenendo possibile l'applicazione analogica dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, a maggiore ragione la regola varrà per i contratti che il legislatore ha esplicitamente ricondotto all'appalto²².

In sostanza, la disciplina sulla responsabilità solidale del committente e il relativo esonero delineata per il contratto di trasporto all'art. 83-*bis*, d.l. n. 112/2008 si configura come eccezione rispetto alla regola generale della responsabilità solidale posta a tutela dei rapporti indiretti di lavoro di cui all'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003.

Pertanto, come potrebbe ritenersi applicabile la normativa più favorevole prevista dall'art. 83-*bis* considerato il già ricordato tasso di irregolarità di questo settore (circa il 70% nel 2021 secondo la relazione dell'INL)?

È chiaro però che la normativa dettata dall'art. 83-*bis* debba essere considerata una eccezione e non la regola e che, ad oggi, in assenza di un intervento del legislatore, l'unica interpretazione possibile del nuovo art. 1677-*bis* c.c. sia quella che permette l'applicazione delle norme sul trasporto ai soli aspetti relativi alla gestione della merce restando esclusa l'applicazione dell'art. 83-*bis* ove le attività di trasporto siano svolte nell'ambito di un contratto per servizi di logistica e altresì, in linea con la giurisprudenza, ai contratti di appalto di servizi di trasporto²³.

²² O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, cit., 9 ss.

²³ Sulla circostanza che le due situazioni siano slegate, cfr. E. VILLA, *Quando l'“appalto” ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, loc. cit., 2022 13 ss., “qualora nel contratto di logistica assumano preminenza le attività sussumibili nel trasporto merci, non è possibile ricorrere in via generale all'art. 83 bis, d.l. n. 112/2008, convertito dalla l. n. 133/2008, sia per il carattere eccezionale di quest'ultimo, sia per il rilievo della ‘fattispecie’ come limite all'autonomia privata, in presenza di norme inderogabili come quelle lavoristiche. Anche in questo caso, l'art. 83 bis, d.l. n. 112/2008, convertito dalla l. n. 133/2008 sarà applicabile solo alle prestazioni in cui è dedotto un trasporto merci che, tuttavia, saranno preminenti sulle altre. Qualora, infine, il contratto comprenda solo attività di trasporto, per quanto predeterminate in modo continuativo, è l'art. 83 bis a dover tutelare i lavoratori, per ragioni di coerenza sistematica”. Per una diversa considerazione, cfr. I. ALVINO, *Appalto, Subfornitura, lavoro indiretto: la Corte costituzionale amplia l'ambito di applicazione della responsabilità solidale*, loc. cit., 2018, 237 ss.; G. LUDOVICO, *La responsabilità solidale oltre il contratto di appalto e subfornitura*, in *Riv. dir. sic. soc.*, 2020, 511 ss.

4. Oltre l'art. 1677-bis c.c.: l'esigenza di un intervento del legislatore

È chiara l'importanza che il settore della logistica ha nel nostro paese da un punto di vista economico e occupazionale.

È altrettanto chiara la necessità di ricercare meccanismi in grado di coniugare la volontà sempre più forte delle imprese di ricorrere all'*outsourcing* con la protezione dei diritti dei lavoratori occupati lungo le *supply chain*.

Le risposte del legislatore – come si è visto – al momento non sono state adeguate.

Anche solo l'analisi del contratto di logistica e dell'applicazione in tale ambito dell'art. 29 finisce per mettere in risalto il fatto che il legislatore abbia adottato soluzioni dissimili (i già citati artt. 29 e art. 83-*bis*) a situazioni di bisogno omogeneo (logistica e trasporto merci). La complessità e le lacune dell'odierno quadro normativo favoriscono quindi la nascita di contenziosi con pesanti conseguenze economiche a scapito dei lavoratori, che dovrebbero invece essere destinatari di maggiori tutele.

Ed ecco perché sembra sempre più necessaria, o comunque auspicabile, un'attività di armonizzazione degli strumenti di protezione.

In questa direzione si muovono alcuni disegni di legge ed anche la volontà della dottrina, che propongono l'adozione di un approccio generalista sulla tutela rafforzata dei crediti di lavoro, in maniera tale da contrastare il fenomeno dello "*shopping*" contrattuale per ottenere la tipologia più conveniente²⁴.

Ciò detto, il primo problema da risolvere è quello relativo alla scelta del modello regolativo: da un lato, le tecniche che prevedono il coinvolgimento di tutte le imprese che compongono la catena, le quali assumono una funzione di garanzia e non possono sottrarsi da questa coobbligazione; dall'altro, sussistono le soluzioni fondate sulla *culpa in eligendo*, che non si attivano se l'impresa al vertice della filiera negoziale ha scelto i propri partner commerciali nel rispetto degli oneri di diligenza.

Ciò detto, sembra chiaro che il legislatore debba oggi concentrarsi non solo sulle tutele di tipo "rimediale", ma soprattutto costruire un sistema che intervenga prevenendo il danno.

In questo senso, si dovrebbe dar vita a soluzioni che tutelino i lavoratori durante l'esecuzione del contratto e non al suo termine, con la sola conseguenza di lunghi giudizi che danneggiano la società e il lavoratore.

²⁴ Cfr. A. BELLAVISTA, *Per un dibattito su: il salario minimo legale e il far west contrattuale*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 2, ss.

Vari sono i metodi che potrebbero essere attuati dal legislatore.

Anzitutto, si potrebbe consentire alla contrattazione collettiva di introdurre regole, procedure e controlli da affidare al committente e che gli consentano di verificare la regolarità della condotta dell'appaltatore.

Va poi sottolineata anche la possibilità della società committente di effettuare delle verifiche: si pensi a quella periodica del Durc, attraverso clausole contrattuali con cui richiedere documentazione aggiuntiva all'appaltatore.

Va pure ricordato che, altri documenti importanti ai fini del monitoraggio della regolarità dell'appaltatore sono stati ipotizzati dalla Direzione Antifrode, Anticorruzione e trasparenza dell'INPS: acquisizione del c.d. mod. "F24" relativo al versamento dei contributi; copia del Lul relativo ai lavoratori impiegati per l'appalto; prova del versamento delle retribuzioni, trasmissioni l'Uniemens, e delle comunicazioni ai Centri per l'impiego.

E ancora, si potrebbe consentire la liquidazione diretta del trattamento retributivo e degli oneri previdenziali in caso di inadempienze del datore di lavoro, compensando il costo dell'appalto. In alcuni ordinamenti il meccanismo della ritenzione dei compensi dovuti all'appaltatore esiste ed è talvolta affiancato ad una riduzione della responsabilità solidale del committente, che diventa sussidiaria (Codice del lavoro cilen).

Sempre sulla limitazione della solidarietà del committente, sarebbe anche possibile garantire una tutela tramite un'assicurazione, pubblica o privata, che garantisca i diritti retributivi dei lavoratori coinvolti nell'appalto.

Al contempo, ad una diminuzione della responsabilità solidale del committente potrebbe seguire, per i casi di omissione contributiva/retributiva dell'appaltatore, un adeguato e più incisivo sistema sanzionatorio, anche di carattere penale, che funga da deterrente per tali casi.

In definitiva, si rivela auspicabile un reale ed incisivo intervento del legislatore che risolva le problematiche del settore della logistica e dei trasporti, garantendo adeguata protezione ai lavoratori e mettendo al riparo l'impresa che vuole agire correttamente e che si trova troppo spesso a operare in un contesto di irregolarità diffusa, paradossalmente frutto sovente della oggettiva difficoltà di rispettare disposizioni normative a dir poco irrazionali.

IL LAVORO NEL SETTORE DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI ALLA LUCE DEL NUOVO ART. 1677-BIS C.C.: OSSERVAZIONI IN TEMA DI RESPONSABILITÀ SOLIDALE

Alberto Pizzoferrato *

1. La logistica: un settore economico multiforme ed in continua espansione

Le attività delle imprese operanti nel settore della logistica sono estremamente diversificate e in continua evoluzione¹. Basti pensare all'evoluzione che ha subito a seguito della diffusione e dell'affermazione dei siti di *e-commerce*.

Oltre alle operazioni espressamente menzionate nel nuovo art. 1677-bis c.c., sul quale ci si soffermerà a breve, esse possono includere – a mero titolo esemplificativo – attività di organizzazione delle catene del valore e di fasi importanti dei processi di scambio, trasporto e produzione delle merci, quali la personalizzazione dei prodotti, la gestione dei rapporti tra venditori e *partners*, la gestione dei resi e la c.d. *reverse logistics*. Si segnala, inoltre, una commistione crescente tra attività logistiche connesse alla fornitura di beni e quelle aventi ad oggetto la loro produzione e distribuzione, categorie utili a fini descrittivi, ma forse superate dalla realtà economica². Ben

* Professore ordinario di Diritto del lavoro – Università degli Studi di Bologna.

¹ Cfr., ad esempio, R. BOCCHINI, *Il contratto di logistica tra gli artt. 1570 bis e 1677 bis cod. civ.: dal ricovero di Sassocorvaro all'attualità del nostro codice*, in *Accademia*, 2023, 1, 205 ss.

² Sul complesso di attività delle imprese operanti nel settore della logistica v. da ultimo O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 3, *passim*.

può dirsi, dunque, che la logistica è una complessa attività che ricomprende al suo interno molteplici prestazioni contrattuali riconducibili ad una generale prestazione di servizi di durata, servizi di cui le imprese si avvalgono per l'approvvigionamento di materie prime e la distribuzione di beni in maniera continuativa.

Variegata è anche la dimensione delle imprese operanti nel settore. Si va, infatti, dai grandi colossi multinazionali alle imprese di medie e piccole dimensioni, talvolta di natura cooperativa³.

2. L'elemento di novità: il contratto di logistica

In questo scenario articolato s'è inserito di recente il nuovo art. 1677-*bis* c.c., disposizione novellata dall'art. 37-*bis*, d.l. 30 aprile 2022, n. 36, convertito con modificazioni dalla legge 29 giugno 2022, n. 79⁴. Attraverso tale disposizione, il legislatore avrebbe tipizzato il contratto di logistica con lo scopo di risolvere alcune problematiche questioni interpretative, rispondendo così alle esigenze espresse dalle imprese operanti nel settore⁵. La mancanza di una chiara definizione di cosa fosse il contratto di logistica ha infatti generato incertezze interpretative ed orientamenti ondivaghi nella giurisprudenza⁶. Infatti, nell'ambito del contratto di logistica si registra(va) una molteplicità di prestazioni tra loro differenti, ciascuna singolarmente inquadrabile in un autonomo tipo contrattuale (trasporto, spedizione, mandato, deposito, appalto), il che naturalmente creava una certa confusione. Questa condizione di incertezza giuridica, evidentemente, non

³Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Le nuove leggi civ. comm.*, 2022, 5, 1110 ss., nonché A. ALLAMPRESE-O. BONARDI (a cura di), *Logistica e lavoro – Quad. riv. giur. lav. prev. soc.*, Ediesse, Roma, 2018.

⁴La disposizione in parola era stata invero originariamente introdotta dall'art. 1, comma 819, legge 30 dicembre 2021, n. 234, ma fu poi modificata proprio dall'art. 37-*bis* d.l. n. 36/2022.

⁵Nel senso che il legislatore avrebbe tipizzato il contratto di logistica si esprime anche la risposta ad Interpello 17 ottobre 2022, n. 1 fornita dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

⁶Cfr., ad esempio, R. BOCCHINI, *Il contratto di logistica tra gli artt. 1570 bis e 1677 bis cod. civ.: dal ricovero di Sassocorvaro all'attualità del nostro codice*, loc. cit., 205 ss., nonché M. LOPEZ DE GONZALO, *Il contratto di logistica nella giurisprudenza e nella prassi contrattuale*, in *Riv. comm. int.*, 2015, 2, 409 ss. In giurisprudenza, v. da ultimo Trib. Bologna 30 novembre 2023, in *Newsletter Wikilabour*, 29 maggio 2024, n. 11.

era funzionale allo sviluppo del settore. Da questo punto di vista, la norma in questione ben rappresenterebbe il *favor* del legislatore nei confronti del settore e delle imprese ivi operanti⁷. Del resto, quello della logistica è un settore strategico per lo sviluppo economico. Riprova ne sia l'art. 37, comma 3, d.l. n. 36/2022, relativo all'istituzione di Zone logistiche semplificate.

Peraltro, il nuovo art. 1677-*bis* c.c. non va considerato singolarmente. Esso, infatti, si inserisce in un più ampio disegno riformatore riguardante il contratto di trasporto di cose⁸, nonché quello di spedizione⁹, avente lo scopo di mettere ordine nel settore della logistica, il quale – come già anticipato – riveste un'importanza strategica per volume d'affari e ricadute occupazionali¹⁰.

L'art. 1677-*bis* c.c. ha lo scopo di ricondurre ad unità le molteplici prestazioni riconducibili all'attività di logistica, identificando in maniera più rapida la disciplina applicabile a questo variegato insieme di attività: ricezione, controllo qualità, magazzinaggio, spedizione, trasporto, ecc. Questo sarebbe il senso da attribuire al dettato di legge: “*se l'appalto ha per oggetto, congiuntamente, la prestazione di due o più servizi di logistica relativi alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili*”¹¹.

Tuttavia, è ancora oggi molto discusso se il legislatore sia riuscito nel suo intento, ovvero se l'innovazione normativa sia più apparente che rea-

⁷ Cfr. O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, loc. cit., 11 ss.

⁸ Sul contratto di trasporto v. almeno S. MONTICELLI, *Responsabilità del vettore e limiti risarcitori (considerazioni a margine della riforma dell'art. 1696 cod. civ.)*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2023, 3, 583 ss.

⁹ Sul contratto di spedizione v. almeno A. FINESSI, *La riforma della disciplina codicistica in materia di contratto di spedizione*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2023, 3, 593 ss.

¹⁰ Tra gli altri, cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1110 ss.

¹¹ Per un commento alla disposizione v. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1109 ss., nonché A. ALBANESE, *Il più moderno tra i contratti più antichi: le nuove sfide dell'appalto*, in *Giur. comm.*, 2023, 4, 697 ss.; C. TINCANI, *Il trasporto e la logistica*, in *Lav. giur.*, 2024, 3, 230 ss. Sulle implicazioni giuslavoristiche della nuova disposizione codicistica v., per un primo commento, E. VILLA, *Quando l'“appalto” ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 3, 2 ss.

le¹². Restano, infatti, numerose questioni interpretative¹³, a cominciare dall'individuazione delle specifiche disposizioni da applicarsi alle operazioni logistiche diverse dal trasporto¹⁴. Sicché v'è addirittura chi sostiene che il contratto di logistica resterebbe tutt'oggi un contratto innominato, privo di una disciplina compiuta¹⁵. Peraltro, in questa sede preme soprattutto soffermarsi sulle implicazioni giuslavoristiche della novella del 2022.

3. Le condizioni di lavoro nel settore della logistica

Tanto chiarito, prima di approfondire i risvolti lavoristici della riforma in questione, pare opportuno spendere qualche parola sulle condizioni di lavoro nel settore della logistica, condizioni che risentono particolarmente dell'organizzazione del lavoro tipica del settore, ovvero del modello “*just in time*”, nonché dell'ampio ricorso al decentramento produttivo¹⁶.

Le condizioni di lavoro nel settore della logistica, in effetti, non sono delle migliori. Alla scarsa qualità delle condizioni di lavoro e ai bassi salari si accompagna, poi, un elevato tasso di irregolarità¹⁷, figlia – a sua volta – della diffusa tendenza al decentramento produttivo e alle esternalizzazioni, tendenza dietro la quale spesso si nascondono fenomeni interpositori¹⁸.

¹² Cfr., ad esempio, O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, loc. cit., 2 ss.

¹³ Tra gli altri, cfr. R. BOCCHINI, *Il contratto di logistica tra gli artt. 1570 bis e 1677 bis cod. civ.: dal ricovero di Sassocorvaro all'attualità del nostro codice*, loc. cit., 210 ss., nonché P. BOZZAO-L. MONTEROSSO, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs. chiaroscuri interpretativi*, in *Dir. lav. merc.*, 2022, 3, 499 ss.

¹⁴ In proposito, v. P. BOZZAO-L. MONTEROSSO, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs. chiaroscuri interpretativi*, loc. cit., 508 ss.

¹⁵ Cfr. R. CALVO, *Il contratto di logistica*, loc. cit., 1127 ss., nonché A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel “contratto di logistica integrata”*, in *Lav. giur.*, 2023, 4, 365.

¹⁶ Sul decentramento produttivo quale elemento caratteristico della logistica v., a mero titolo esemplificativo, P. BOZZAO-L. MONTEROSSO, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs chiaroscuri interpretativi*, loc. cit., 499 ss.

¹⁷ Cfr., ad esempio, G. BENINCASA, *La “logistica” sotto accusa: dalle criticità (di un settore) ai possibili percorsi virtuosi*, in *Bollettino ADAPT*, 3 aprile 2023, n. 13.

¹⁸ Cfr., ad esempio, P. BOZZAO-L. MONTEROSSO, *La difficile convivenza tra i contratti di*

Peraltro, le cause della tendenza al decentramento produttivo, così come quella della scarsa qualità delle condizioni di lavoro, vanno rintracciate nel modello di *business* delle imprese operanti nel settore, le quali perseguono ed incrementano il proprio profitto attraverso una sorta di competizione al ribasso.

Forme di lavoro precarie, elevati rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori, tempi, ritmi e carichi di lavoro intensi, forme pervasive di controllo e sorveglianza sono, purtroppo, alcuni dei tratti distintivi del lavoro nella logistica¹⁹, settore nel quale ad un impiego estremamente flessibile della manodopera si affianca un'organizzazione del lavoro che fa forte affidamento sulle tecnologie di nuova generazione e che – non a caso – si caratterizza per una significativa conflittualità sindacale²⁰.

Da ultimo, va ricordato che dietro la diffusione delle cooperative di fachinaggio nel settore della logistica si nascondono frequentemente violazioni sistematiche dei diritti dei lavoratori, se non veri e propri fenomeni di sfruttamento del lavoro²¹. S'è già detto, del resto, come il settore sia caratterizzato da elevati tassi di irregolarità.

4. Profili lavoristici dell'art. 1677-bis c.c.

Ciò detto in merito alle condizioni di lavoro nel settore della logistica, occorre domandarsi quali siano le possibili ricadute del nuovo art. 1677-bis c.c. sui rapporti di lavoro.

Ebbene, la principale minaccia paventata dai primi commentatori è che la norma in parola possa avere l'effetto di escludere l'intero settore della logistica dall'ambito di applicazione del regime della responsabilità solida-

appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs chiaroscuri interpretativi, loc. cit., 499 ss.

¹⁹ Cfr. A. ALLAMPRESE-O. BONARDI (a cura di), *Logistica e lavoro*, loc. cit., *passim*; A. ALLAMPRESE-O. BONARDI, *Studio sulle condizioni di lavoro nella logistica: tempo e salute*, in *Dir. sic. lav.*, 2002, 42 ss.

²⁰ Cfr. S. BOLOGNA-S. CURI, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, in *Giorn. dir. lav. rel. ind.*, 2019, 1, 125 ss.; P. CAMPANELLA, *Logistica in lotta: primi sguardi*, in *Riv. giur. lav. prev. soc.*, 2020, I, 3, 475 ss.; L. DORIGATTI-A. MORI, *Condizioni di lavoro e relazioni industriali nelle catene del valore della logistica*, *ivi*, 2020, 388 ss.

²¹ Cfr. A. BELLAVISTA, *Cooperative e sfruttamento del lavoro nella logistica*, in *Riv. giur. lav. prev. soc.*, 2020, I, 452 ss., nonché A. ALLAMPRESE-O. BONARDI (a cura di), *Logistica e lavoro*, loc. cit., *passim*.

le del committente per i crediti retributivi e gli obblighi previdenziali che gli appaltatori e i subappaltatori hanno nei confronti dei loro dipendenti *ex art. 29, comma 2, d.lgs. 10 settembre 2003, n. 276*²².

Infatti, per il settore dei trasporti vige il particolare regime di responsabilità delineato dall'art. 83-*bis*, comma 4-*ter*, d.l. 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133²³. In base alla versione attualmente vigente di tale disposizione, il committente è responsabile in solido per il periodo di un anno per le retribuzioni e contributi previdenziali dovuti dal vettore e dal sub-vettore solo ove non provveda a verificare, prima della stipulazione del contratto, la regolarità contributiva attraverso l'acquisizione di "una 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" (cfr. art. 83-*bis*, comma 4-*sexies*, d.l. n. 112/2008)²⁴. Evidentemente, questo regime è decisamente meno favorevole di quello previsto dall'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003²⁵, anche perché sembra piuttosto facile per il committente soddisfare la condizione prevista dalla legge per l'esonero dalla responsabilità solidale²⁶, esonero che oltretutto il già citato art. 29, comma 2, non ammette.

Tuttavia, il rischio di uno "svuotamento" dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 sembra essersi ridimensionato a seguito della risposta ad Interpello 17 ottobre 2022, n. 1 fornita dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali. Il Ministero, in risposta ad un Interpello presentato da alcuni

²² Cfr., ad esempio, O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, loc. cit., 5 ss.; R. R. BOCCHINI, *Il contratto di logistica tra gli artt. 1570 bis e 1677 bis cod. civ.: dal ricovero di Sassocorvaro all'attualità del nostro codice*, loc. cit., 226-227.

²³ Cfr. almeno O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, loc. cit., 5 ss.

²⁴ Su questa disposizione, nonché, più in generale, sul regime di solidarietà nel settore dell'autotrasporto di cose v. S.M. CORSO, *La solidarietà oltre l'appalto: la responsabilità tra committente e vettore per i trattamenti retributivi, contributivi ed assicurativi dei lavoratori nell'autotrasporto di cose*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2018, I, 319 ss., nonché E. VILLA, *Quando l'"appalto" ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, loc. cit., 8 ss.

²⁵ Cfr. E. VILLA, *Quando l'"appalto" ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, loc. cit., 8 ss.; A. RICCOBONO, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, loc. cit., 367 ss.

²⁶ In proposito, v. le ampie considerazioni di O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, loc. cit., 5 ss.

sindacati, s'è infatti espresso nel senso che l'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 continuerebbe ad applicarsi anche nell'ambito degli appalti di logistica. Secondo il Ministero, lo schema contrattuale di cui all'art. 1677-bis c.c. "*configura un'ipotesi di contratto di appalto di servizi, come si può evincere sia in base alla scelta del legislatore di collocare la disposizione nel titolo III Capo VII del Codice civile, che reca le disposizioni in materia di appalto, sia in base allo stesso tenore letterale dell'articolo 1677 bis c.c. che stabilisce l'applicazione delle norme relative al contratto di trasporto solo 'in quanto compatibili'*". Insomma, poiché il contratto di servizi oggetto dell'art. 1677-bis c.c. rientra nel *genus* dei contratti di appalto²⁷, esso deve ritenersi regolato in via principale dalla relativa disciplina, comprensiva del regime di solidarietà di cui all'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003²⁸.

Tuttavia, per raggiungere tale esito interpretativo, si deve necessariamente passare attraverso l'esclusione dell'art. 83-bis, d.l. n. 112/2008²⁹ dal novero delle norme "compatibili" del contratto di trasporto. Orbene, tale soluzione è difficilmente argomentabile sia perché in contrasto con la *ratio* della nuova norma codicistica che è quella di garantire l'applicabilità delle norme espressamente previste per il contratto di trasporto anche nell'ambito delle fattispecie negoziali più complesse di logistica, sia perché genererebbe una divaricazione protettiva fra lavoratori che espletano la loro attività nell'ambito di un ordinario contratto di trasporto e lavoratori che esplicano la loro attività nell'ambito di un più articolato contratto di deposito, spedizione e distribuzione beni tipico della logistica.

Il contrasto, peraltro, non può dirsi risolto sulla base di Corte costituzionale 7 novembre 2017, n. 254. Il Giudice delle leggi ha sì sostenuto che

²⁷ In questo senso, tra gli altri, P. BOZZAO-L. MONTEROSSO, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs chiaroscuri interpretativi*, loc. cit., 510.

²⁸ Sull'argomento v. O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis cod. civ.*, loc. cit., 5 ss.; E. VILLA, *Quando l'"appalto" ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, loc. cit., 11 ss.; P. BOZZAO-L. MONTEROSSO, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs. chiaroscuri interpretativi*, loc. cit., 369 ss.; nonché A. ALBANESE, *Il più moderno tra i contratti più antichi: le nuove sfide dell'appalto*, loc. cit., 701 ss.; C. TINCANI, *Il trasporto e la logistica*, loc. cit., 238 ss., la quale si mostra scettica a proposito di tale conclusione e della posizione assunta dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

²⁹ Cfr. E. VILLA, *Quando l'"appalto" ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, loc. cit., 11 ss., la quale non manca di rilevare l'irragionevolezza di tale differenziazione.

la *ratio* sottesa alla previsione contenuta nell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 si sostanzia nell'esigenza di tutelare i lavoratori coinvolti in processi di decentramento produttivo e moltiplicazione della figura datoriale, dandone una lettura costituzionalmente orientata secondo cui la tutela solidale ivi prevista dovrebbe estendersi a tutti i livelli di decentramento produttivo; tuttavia la Corte è intervenuta su un assetto regolatorio previgente in cui mancava l'art. 1677-*bis* c.c., che ha sancito la permanenza in vita delle regole del contratto di trasporto anche nell'ambito di fattispecie negoziali complesse di logistica, e quindi non può considerarsi dirimente o estensibile *sic et simpliciter* al nuovo quadro normativo.

Alla stessa stregua non paiono utilmente richiamabili i precedenti di Cassazione³⁰ che hanno legittimato l'applicazione dell'art. 29, comma 2, nelle ipotesi di appalto di servizi di trasporto in cui vengono definite una serie di prestazioni estranee al trasporto o al sub-trasporto che, nel complesso, non rivestono carattere meramente accessorio ma qualificano in maniera decisiva la natura del rapporto obbligatorio (*"in particolare, secondo quest'ultima giurisprudenza, alla quale si intende dare continuità, è configurabile un appalto di servizi di trasporto (e non un mero contratto di trasporto) ove le parti abbiano pianificato, con una disciplina ed un corrispettivo unitario e con l'apprestamento di idonea organizzazione da parte del trasportatore, l'esecuzione di una serie di trasporti aventi carattere di prestazioni continuative in vista del raggiungimento di un risultato complessivo rispondente alle esigenze del committente. Pertanto, può essere riqualificato come appalto di servizi di trasporto il rapporto negoziale, denominato dalle parti contratto di subtrasporto, ove ricorrano elementi di fatto tali da farlo ritenere non limitato all'esecuzione di singole e sporadiche prestazioni di trasporto, ma rientrante nell'ambito di un'unitaria e sistematica strategia di outsourcing"*). Anche in questo caso infatti l'orientamento giurisprudenziale si è consolidato su un diverso contesto normativo e non vi è certezza di sua tenuta, tenuto conto che, almeno a quanto ci consti, la giurisprudenza non è stata ancora chiamata a pronunciarsi, dopo l'entrata in vigore dell'art. 1677-*bis* c.c., sul tema della sopravvivenza dell'art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003 nei contratti di logistica che implicino una *"attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro"* per quanto concerne lo svolgimento di tale attività.

³⁰ Cfr., da ultimo, Cass. 19 agosto 2022, n. 24983, in *Giur. it. Rep.*, 2022; Cass. 11 luglio 2023, n. 19702, *ivi*, 2023.

5. Brevi osservazioni finali

I chiarimenti forniti dal Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali, per quanto utili e largamente condivisibili sul piano valoriale e *de iure condendo*, non risolvono il problema interpretativo *de iure condito* e non offrono basi certe per il giudizio di compatibilità adottato dall'art. 1677-bis c.c.³¹; anche perché va ribadito che l'art. 1677-bis c.c. non è intervenuto allo scopo di migliorare le condizioni di lavoro nel settore della logistica, ma per tipizzare la nuova fattispecie contrattuale con attrazione al modello contrattuale dell'appalto, a prescindere dalla soluzione ricostruttiva prescelta in termini di atomizzazione o tipo negoziale prevalente.

E invece sarebbe stato opportuno che all'intervento relativo alla qualificazione giuridica del contratto di logistica, volto a rafforzare la certezza dei rapporti giuridici, si fosse affiancata un'azione parallela per migliorare le condizioni di lavoro nel settore, sia rafforzando le tecniche di tutela già esistenti, a cominciare dalla responsabilità solidale, sia implementando nuove politiche e strumenti che prevengano situazioni di irregolarità lavorativa, fiscale e contributiva promuovendo la trasparenza e l'*accountability* delle imprese.

³¹ Sulla responsabilità solidale v. almeno E. VILLA, *La responsabilità solidale come tecnica di tutela del lavoratore*, BUP, Bologna, 2017.

DIRITTO DEL LAVORO NEL TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

Marco Mocella *

1. Peculiarità del rapporto di lavoro nel settore del trasporto merci e logistica

Se con il termine logistica intendiamo il settore dell'attività economica funzionale "all'organizzazione dell'approvvigionamento e della distribuzione fisica di materiali, scorte e prodotti (finiti), con riferimento in particolare alle imprese, all'organizzazione industriale e al trasporto merci", non è difficile comprendere come tale comparto abbia avuto, negli ultimi anni, un particolare sviluppo legato soprattutto alla globalizzazione dei commerci e allo sviluppo delle tecnologie di informazione e comunicazione¹.

Oggi si stima che il sessanta per cento del commercio mondiale avvenga tramite le grandi catene del valore su scala globale al fine della produzione e distribuzione delle merci; se ciò è stato possibile, è grazie al fondamentale apporto dato proprio dalla logistica. Grazie a tali processi sono state implementate forme di decentramento e outsourcing prima impensabili e la logistica è divenuta di fatto un elemento chiave per la loro gestione.

La crescita del settore ha avuto un grande impatto sul lavoro, contribuendo sia alla creazione di nuove opportunità di occupazione, sia alla formazione di nuovi profili professionali, a cui si richiedono avanzate competenze informatiche e un *know how* specifico. Tuttavia, se la logistica è

* Professore ordinario di Diritto del lavoro – Università di Roma "Mercatorum".

¹ Cfr. G. GRAPPI, *Logistica*, Futura, Roma, 2016, 20. Sul punto, cfr. A. ALLAMPRESE-O. BONARDI, *Studio sulle condizioni di lavoro nella logistica: tempo e salute*, in *Dir. sic. lav.*, 2, 2020, 42 ss.; O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo 1677 bis cod. civ.*, in *Lav. dir. Europa*, 2022, 3, 2 ss.; M. FAIOLI, *Lavoro e organizzazione della logistica 4.0*, WP Fondazione Brodolini, Milano, 2018.

diventata un elemento chiave per gli alti livelli di innovazione, sviluppo e competizione in un'economia globalizzata, essa sembra anche contribuire al declino degli standard lavoristici.

Le ragioni sono facilmente intuibili se si considera che si tratta di un settore ad occupazione prevalentemente maschile, con un elevato tasso di immigrazione, impiegata prevalentemente attraverso contratti a tempo determinato o comunque flessibili, con un'ampia diffusione del lavoro a chiamata, con l'imposizione di ritmi di lavoro particolarmente intensi e con turni particolarmente lunghi. Praticamente, tutti elementi in grado di influenzare negativamente le tutele per i lavoratori.

Bisogna inoltre preliminarmente chiarire che non esiste una sola logistica, in quanto questa è sempre legata alle peculiarità delle filiere produttive, distinte quindi non solo in ragione del CCNL applicabile ma anche per la modalità organizzativa e produttiva del lavoro. In prima approssimazione, comunque, possono identificarsi due categorie di lavoratori della logistica: gli addetti ai magazzini e i trasportatori, sebbene le problematiche appaiano simili per entrambe le categorie. Si tratta, in particolare, dell'esistenza di picchi di lavoro giornalieri, settimanali e stagionali che richiedono un'altissima esigenza di flessibilità, sia in termini di orari di lavoro sia di mansioni sia di numero di lavoratori².

La contrattazione collettiva del settore considera naturalmente tali esigenze con strumenti concepiti appositamente per tale comparto; tuttavia, alcuni contratti, considerati ancora più flessibili ed economici, come quello Multiservizi, risultano particolarmente attrattivi per gli imprenditori.

Tale flessibilità contrattuale si affianca all'utilizzo pieno degli strumenti legislativi, come la somministrazione di lavoro (sia a termine sia a tempo indeterminato), il lavoro a chiamata e quello a termine; a ciò si aggiunge, inoltre, il ricorso a contratti di appalto, con conseguente ulteriore riduzione delle tutele.

Elemento centrale dell'organizzazione dell'attività logistica è la compresenza di più imprese, di varie dimensioni, lungo la catena del valore, sparsi su diversi territori, nazionali o internazionali, e con frequente diversificazione merceologica. Le imprese sono spesso collegate tra loro tramite contratti di rete, non necessariamente seguendo il modello italiano, ma con articolazioni contrattuali che legano le diverse imprese della filiera.

Per questa ragione, quindi, parte delle problematiche evidenziate nel-

² Cfr. G.P. GOGLIETTINO, *Contrattazione collettiva – l'orario di lavoro nell'autotrasporto, tra disciplina interna ed europea*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2020, 149 ss.

l'analisi delle reti d'impresa, dunque, si possono estendere alla logistica³.

In particolare, l'esigenza di flessibilità innanzi evidenziata trova nella disciplina della mobilità del personale all'interno della rete (codatorialità e distacco infrarete) una possibile facilitazione che rende, almeno in Italia, particolarmente appetibile l'utilizzo di questa forma contrattuale.

Ancora, la compresenza fisica di diverse imprese dovuta alle peculiarità del lavoro nel settore generano problematiche relative alla sicurezza sul lavoro ed in particolare quelle legate ai rischi di interferenza lavorativa.

Infine, sotto il profilo contrattuale, risulta di non semplice soluzione il problema dell'applicabilità del contratto collettivo ai lavoratori della rete.

2. Vincoli e opportunità della digitalizzazione nel rapporto di lavoro nel trasporto merci e logistica

Nella logistica, dunque, ritroviamo uno dei fenomeni che hanno profondamente influenzato il diritto del lavoro degli ultimi anni, quello della globalizzazione ed in particolare quella dei mercati e delle catene produttive.

Ma è presente, ed è questo l'aspetto interessante, anche l'altro fattore che ha modificato l'organizzazione del lavoro e della produzione in epoca recente, l'utilizzo delle nuove tecnologie e dell'intelligenza artificiale nel rapporto di lavoro.

L'impatto delle nuove tecnologie sulle condizioni di lavoro nel settore della logistica non è certo sfuggita alla dottrina aziendalistica, essendo intuibile come sia fondamentale l'attività di spostare beni e prodotti da un luogo all'altro nei tempi richiesti, anche a grandi distanze⁴.

La dottrina si è interrogata sull'impatto delle nuove tecnologie sulle condizioni di lavoro per una pluralità di profili.

Il primo genere di problematiche è quello connesso alla sempre mag-

³ Sulle reti di impresa sia consentito rinviare a M. MOCELLA, *Reti d'impresa e diritto del lavoro*, ESI, Napoli, 2018 e ivi per ulteriori riferimenti. Più recentemente L. DI SALVATORE, *Reti di imprese, mercato del lavoro e territori*, Franco Angeli, Milano, 2024.

⁴ Cfr. F. CAPPONI, *Salute e sicurezza nel lavoro tramite piattaforma digitale: il caso degli shopper*, in *Dir. rel. ind.*, 2024, 533; S. CAFFIO, *La tutela della salute e sicurezza nel lavoro tramite piattaforme digitali*, in *Lav. giur.*, 2021, 339-352; M. TORNAGHI, *Universalismo vs. selettività della tutela prevenzionistica: brevi spunti sul caso dei riders*, in *Dir. sic. lav.*, 2021, 60; M. BIASI, *La salute e la sicurezza dei riders al tempo del Covid-19*, in *Dir. rel. ind.*, 2020, 841; E. DAGNINO, *DPI e lavoro da piattaforma: i primi effetti della disciplina sui rider?*, in *Boll. ADAPT*, 2020, n. 16.

giore interconnessione tra tempi di vita lavorativa ed extralavorativa, con il conseguente emergere di nuovi rischi (fisici e psico-sociali) per la salute e sicurezza prodotti dalle modalità di svolgimento del rapporto di lavoro derivanti dall'uso stesso delle tecnologie digitali. Si tratta di un problema ben noto, legato allo sfumare dei vincoli temporali della prestazione che viene ancorata a parametri diversi e per la quale il controllo del rispetto dei tempi massimi di lavoro appare quanto meno sfocato.

Un'interessante analogia può forse essere fatta con il diritto alla disconnessione di cui alla legge n. 81/2017 sul lavoro agile⁵.

In tale ottica deve essere considerata la possibilità di estendere l'istituto della disconnessione ad altre categorie di lavoratori, ed in particolare a quelli della logistica, spesso meno ancorati, come nel lavoro agile, a rendimenti temporali ma a cicli ed obiettivi.

Estremamente diffusi nel settore della logistica sono altresì gli strumenti di controllo sui lavoratori tramite le strumentazioni tecnologiche, che hanno rilievo sotto il profilo della sicurezza sul lavoro al fine di allertare il lavoratore in caso di errore o di pericolo (si pensi ai sistemi di geolocalizzazione) ovvero di avvisare il supervisore nel caso di comportamenti potenzialmente pericolosi del lavoratore, ad esempio quando il lavoratore non indossa i d.p.i.

Appare evidente che simili strumenti, pur utili a fini di prevenzione dei rischi per la salute e sicurezza del lavoratore, possano essere utilizzati anche per forme di controllo intensificato sullo svolgimento della prestazione, in violazione sia del diritto alla riservatezza, sia dei rischi di carattere psico sociale nell'ambiente di lavoro, con l'intensificazione dei ritmi e con la sottoposizione dei lavoratori a livelli di stress eccessivi.

Sotto altro profilo, ma comunque con riguardo alla salute dei lavoratori, va ricordato il rilievo che nel settore viene assunto dai veicoli privi di guidatore in aree confinate come magazzini e porti, c.d. droni. Da un lato, si osserva un mancato riconoscimento di tali soggetti, derivante dalla scarsa attenzione mostrata in sede di classificazione del personale dalla contrattazione collettiva, che non li parifica ai piloti nonostante abbiano

⁵Sul diritto alla disconnessione nel diritto spagnolo, F. TRUJILLO PONS, *La disconnessione digitale sul lavoro, un diritto o un dovere del lavoratore spagnolo? Uno studio a partire dalla sentenza del Tribunal Superior de Justicia di Madrid del 28 settembre 2023*, in *Dir. rel. ind.*, 2024, 302; M. BIASI, *Individuale e collettivo nel diritto alla disconnessione: spunti comparatistici*, *ivi*, 400; O. RAZZOLINI, *La metamorfosi del tempo di lavoro*, *ivi*, 2022, 464; A. TURSI, *Problemi irrisolti dei tempi di disponibilità e reperibilità dei lavoratori*, *ivi*, 2022, 423.

in comune la necessità di licenze ed autorizzazioni per l'esercizio di tale attività⁶.

A fronte di questi profili di rischio, tuttavia, le opportunità che vengono offerte dalle nuove tecnologie nel settore della logistica sono rilevantissime.

Anche limitandoci a quelle relative alla sicurezza sul lavoro, in ambienti lavorativi governati da algoritmi e dalla forte integrazione tra intelligenza umana e intelligenza artificiale, i temi della definizione dei poteri di organizzazione del lavoro, della predisposizione delle misure di protezione e soprattutto di procedure di lavoro sicure si pongono in termini di rinnovata centralità.

Appare infatti indubbio che l'automazione delle procedure tramite strumenti di AI possa aumentare la possibilità di individuare, prevenire, ridurre e auspicabilmente eliminare i rischi lavorativi, individuando le misure di sicurezza maggiormente efficaci, tenendo conto di tutte le variabili connesse alla realizzazione di un ambiente di lavoro sicuro, anche tramite strumenti predittivi, considerando anche i rischi psicosociali altrimenti difficilmente identificabili.

3. Lavoro in piattaforma, discriminazioni di genere, sicurezza sul lavoro

Il lavoro in piattaforma, sia esso *web-based*, o *location-based*, viene regolato da algoritmi, di cui si ignorano i dettagli ma probabilmente basati su approcci *deep learning*, che si alimentano di dati grazie ai quali gli stessi mutano e si evolvono incessantemente in una sorta di loop tecnologico, favorito dall'aumento di potenza computazionale cui si ricollega la possibilità di immagazzinare maggiori dati, a volte creati involontariamente (*storage*), e un incremento delle comunicazioni delle informazioni⁷.

Le piattaforme possono occupare un ruolo attivo nell'incontro tra do-

⁶Sui veicoli a guida remota, cfr. C. DELLA GIUSTINA, *L'utilizzo dei droni nell'attività di prevenzione degli illeciti. Tra riservatezza e tutela dell'ordine pubblico: caos e cosmo nell'universo degli unmanned aerial vehicles*, in *Amministrativamente*, 2024, 2; R. LOBIANCO, *Mezzi aerei a pilotaggio remoto: brevi osservazioni sul regolamento ENAC*, in *Resp. civ. prev.*, 2017, 2065; L. D'AMICO, *Intelligenza artificiale e auto a guida autonoma. tra prevenzione primaria, colpa penale e rischio consentito*, in *Riv. it. med. leg. sanit.*, 2022, 593.

⁷Cfr. M. MOCELLA-N. LETTIERI, *Catene di valore e tutela dei lavoratori nell'era delle piattaforme digitali. Strategie regolative ai confini tra diritto del lavoro, computational legal studies e nudge reputazionale*, in W. SANGUINETI RAYMOND-J. B. VIVERO SERRANO, *Diligencia debida y trabajo decente en las cadenas globales de valor*, Aranzadi, Salamanca, 2022.

manda ed offerta di lavoro, svolgendo un'attività di mediazione di manodopera, ovvero realizzare un segmento di un'attività imprenditoriale. Esse si basano su rapporti di lavoro spesso formalmente "autonomi", che tuttavia esasperano lo sfruttamento dei lavoratori coinvolti riecheggiando gli albori del capitalismo e del diritto del lavoro.

L'utilizzo di piattaforme e di AI assumono un ruolo determinante nella logistica, per cui occorre valutare appieno le ricadute sul sistema.

Che le nuove tecnologie possano offrire vantaggi per le aziende della logistica, in termini di efficienza, riduzione dei costi, di accesso ad una platea tendenzialmente mondiale di soggetti, è un dato difficilmente contestabile. Meccanismi di AI possono consentire ad esempio una migliore coincidenza tra skills del lavoratore e mansioni, rendendo la prestazione più efficace e migliorando nel contempo il benessere lavorativo; peraltro, strumenti di *machine learning* consentono a tali algoritmi di migliorarsi continuamente, superandosi e correggendo i difetti identificati⁸.

Se dunque i vantaggi sono evidenti, appare però necessario identificare i nuovi rischi, al fine di evitare che essi, volontariamente o involontariamente, possano verificarsi. Infatti, le procedure automatiche possono ad esempio generare *bias* cioè delle distorsioni discriminatorie, derivanti dalla presenza di fattori discriminatori, anche involontari, nei data base utilizzati dall'algoritmo, che tenderà a perpetuarli.

Il primo passo è evidentemente quello di identificare quali siano i principi inderogabili, lavoristici o etici, che debbano essere rispettati. Sul punto, sembra evidente che questi non possono che essere quelli internazionali già identificati come diritti fondamentali dei lavoratori dalle diverse convenzioni esistenti.

Occorre quindi comprendere come garantire il rispetto di tali principi quando il soggetto che compie le scelte sui lavoratori non è fisico ma è un meccanismo di AI.

Considerazioni etiche prima ancora che giuridiche si impongono, una volta accettata l'impossibilità di opporsi a tale nuovo modello di organizzazione del lavoro: è possibile eliminare completamente il controllo umano sulla macchina, sia pur intelligente, ovvero occorre riservare un ultimo definitivo passaggio sulla decisione automatica ad un decisore fisico?

⁸Cfr. L. D'AVACK, *Intelligenza artificiale e diritto: problematiche etiche e giuridiche*, in *Dir. fam. pers.*, 2023, 1710; R. SCOTTI, *La responsabilità civile dei danni cagionati da sistemi di intelligenza artificiale in ambito sanitario*, in *Giust. civ.*, 2024, 158; G. FINOCCHIARO, *La regolazione dell'intelligenza artificiale*, in *Riv. trim. dir. pub.*, 2022, 1085.

Possono identificarsi due possibili modelli regolatori per risolvere almeno i principali aspetti problematici.

Il primo, diremmo autoregolatorio, è la creazione, incentivata in modo più o meno energica, di *compliance* aziendali che prevedano il monitoraggio ed eventuali interventi sugli algoritmi, la loro trasparenza, degli interventi per la messa in sicurezza dei dati, ed eventuali interventi umani correttivi. Si tratta sostanzialmente di indurre le aziende all'utilizzo volontario di procedure trasparenti e "certificate" che minimizzino, o annullino completamente, il rischio di discriminazioni o comunque di comportamenti in contrasto con i principi individuati come essenziali dalla normativa sovranazionale.

Ma questo meccanismo è immaginabile per aziende soggette a *raking* reputazionali importanti, mentre appare inefficace per aziende di minori dimensioni o comunque non soggette a tali meccanismi, in quanto ad esempio monopoliste o oligopoliste in determinati mercati.

Un secondo meccanismo è invece più tradizionalmente regolatorio, eventualmente sovranazionale, realizzato tramite normative anche di *soft law*.

In questa seconda direzione si muove il Regolamento del Parlamento europeo e del consiglio sull'intelligenza artificiale, che contiene specifici riferimenti alla dignità umana (art. 1), alla non discriminazione (art. 21) e alla parità tra donne e uomini (art. 23) e specifici divieti di pratiche di intelligenza artificiale ai fini, tra l'altro, "*della valutazione o della classificazione dell'affidabilità delle persone fisiche per un determinato periodo di tempo sulla base del loro comportamento sociale o di caratteristiche personali o della personalità note o previste*" (art. 5), con una serie di previsioni interessanti sulle misure di sorveglianza umana necessarie.

Tale meccanismo tuttavia incontra la difficoltà di imporre il rispetto dei principi ivi previsti quando il sistema operi in paesi diversi, con soggetti diffusi e difficilmente identificabili.

Inoltre, l'idea della necessità di un controllo umano delle tecnologie digitali grazie ad un'azione congiunta di parti sociali e legislatori appare difficilmente realizzabile, da un lato, per la complessità dei sistemi in continua evoluzione, dall'altro per la difficoltà di immaginare soggetti altamente qualificati in grado di comprendere gli eventuali meccanismi posti in essere per aggirare le norme⁹.

In definitiva, i prospettati meccanismi, quello di una normativa interna-

⁹ In questo senso, invece, cfr. V. DE STEFANO, "Negotiating the algorithm": Automation, artificial intelligence and labour protection, in *ILO Employment Working Paper*, 2018, 246, 4.

zionale e quello di un controllo reputazionale, appaiono entrambi interessanti, sebbene immaginare un controllo preventivo sul meccanismo di funzionamento dell'AI appare estremamente difficoltoso.

Anche ipotizzando infatti che si possa creare un organismo, evidentemente internazionale, con le capacità tecniche di effettuare un simile controllo e i poteri di imporre il rispetto di regole poste sempre ad un livello internazionale, questo dovrebbe controllare una pluralità di meccanismi in continua evoluzione, in una sorta di incessante rincorsa tecnologica.

Appare invece evidente che il controllo umano ha una maggiore efficacia, oltre che essere alla portata di un maggior numero di persone, se viene effettuato sui risultati dell'AI, non sui suoi meccanismi. In altre parole, se i risultati di una procedura automatizzata, anche grazie a metodi statistici, sono qualificabili discriminatori, o comunque in contrasto con i principi internazionali minimi, essi saranno comunque illegittimi.

Una volta introdotte procedure di *compliance* per garantire tali principi, il loro rispetto potrà essere effettuato grazie a meccanismi reputazionali che sono in grado di realizzare un controllo sull'operato di aziende multinazionali estremamente più efficaci di quanto gli organismi internazionali abbiano la capacità di fare.

Sulla scorta dei risultati di tali procedure si potrà quindi verificare il rispetto dei principi minimi e indurre, anche grazie a sistemi reputazionali, le aziende al loro rispetto, esercitando il loro controllo anche sulle aziende della propria filiera produttiva come la recente direttiva in materia di *Due Diligence* impone.

Collana delle pubblicazioni di “FA.RI sul lavoro”

Le monografie della collana sono pubblicate a seguito di una procedura di revisione assicurata, oltre che da un membro del comitato di direzione, da componenti del comitato di valutazione con referaggio doppio cieco (*double blind peer review*).

Comitato di valutazione:

Alessandro Boscati, Marina Brollo, Guido Canavesi, Carlo Cester, Loredana Ferluga, Valeria Filì, Alessandro Garilli, Domenico Garofalo, Valerio Maio, Massimiliano Marinelli, Michel Martone, Michele Miscione, Marco Mocella, Severino Nappi, Antonella Occhino, Giuseppe Pellacani, Roberto Pessi, Carlo Pisani, Federico Putaturo, Giulio Quadri, Alessandro Riccobono, Francesco Santoni, Adriana Topo, Anna Trojsi.

Volumi pubblicati

1. *Divieto di licenziamenti e libertà d'impresa nell'emergenza Covid. Principi costituzionali*, a cura di Giampiero Proia, 2020.
2. *I nuovi ammortizzatori sociali dopo la pandemia*, a cura di Emilio Balletti, 2021.
3. *La dirigenza degli enti locali alla prova della contrattazione collettiva*, a cura di Rosario Santucci e Mario Cerbone, 2022.
4. *Appalti e lavoro: problemi attuali*, a cura di Giampiero Proia, 2022.
5. *Tecnologie digitali, poteri datoriali e diritti dei lavoratori*, a cura di Alessandro Bellavista e Rosario Santucci, 2022.
6. *Prescrizione dei crediti e stabilità del rapporto di lavoro. Opinioni a confronto*, a cura di Emilio Balletti e Rosario Santucci, 2023.
7. *Considerazioni preliminari alla riforma del processo civile in materia di lavoro*, a cura di Enrico Gragnoli e Ilaria Bresciani, 2023.
8. MARCO GAMBACCIANI, *Diritti sindacali partecipativi e «dovere» di contrarre*, 2023.
9. *Current Issues of EU Collective Labour Law*, edited by Alberto Pizzoferrato and Matteo Turrin, 2024.
10. SILVIO BOLOGNA, *Le mansioni del lavoratore tra garantismo e liberalizzazione*, 2024.
11. LAURA FOGLIA, *La prestazione esigibile nel contratto di lavoro subordinato*, 2024.
12. *Organizzazione e lavoro nel settore dei trasporti tra generalità e specialità. Il contratto di logistica. Atti del Convegno Verona, 20-21 ottobre 2023*, a cura di Francesco Santoni e Chiara Tincani, 2024.

Finito di stampare nel mese di dicembre 2024
nella Stampatre s.r.l. di Torino – Via Bologna, 220