

Le obbligazioni solidali nel contratto di trasporto e nella logistica



Sommario

- 1) Cenni alla disciplina del trasporto su strada
- 2) L'appalto di servizi di trasporto
- 3) Appalto di servizi e contratto di trasporto di durata: responsabilità solidali e regolarità contributiva del vettore
- 4) Le ricadute per la committenza anche alla luce della Legge di stabilità 2015
- 5) Rassegna giurisprudenziale
- 6) I mezzi di tutela
- 7) Il portale degli Autotrasporti
- 8) L'azione diretta ex art. 7 ter D.Lgs. 286/2005
- 9) Azione diretta e procedure concorsuali
- 10) Dubbi di costituzionalità
- 11) Art. 603 bis Codice Penale. Intermediazione illecita e sfruttamento del lavoro

Cenni alla disciplina



Inquadramento giuridico

Il trasporto è un contratto a prestazioni corrispettive in cui le reciproche obbligazioni hanno ad oggetto l'una la prestazione a beneficio del vettore di una somma di denaro (denominata nolo), l'altra la prestazione a beneficio della controparte del trasferimento di persone o di cose da un luogo ad un altro.



La fattispecie contrattuale del trasporto, quindi, si rinviene tutte le volte in cui vi sia assunzione dell'obbligo di trasferimento, indipendentemente dal fatto che la prestazione dell'opera venga posta in essere dal soggetto obbligatosi con mezzi personali ovvero attraverso l'organizzazione di mezzi idonei nell'esercizio dell'impresa, ovvero ancora avvalendosi dell'opera di terzi.

Altra nota importante è la seguente:

il contratto di trasporto si caratterizza per avere ad oggetto un'obbligazione di risultato.

Merita di essere ricordato un appunto della Suprema Corte la quale ha sostenuto che

*«Il contratto di trasporto, che è un contratto di risultato, è configurabile allorquando il vettore assume da solo, nei confronti del mittente, gli obblighi e la responsabilità dell'adempimento, mentre non rileva che per l'esecuzione della sua prestazione si avvalga dell'opera di altri soggetti, concludendo con costoro contratti di subtrasporto»
(Cass. 28 gennaio 2005, n. 13905).*

La principale legislazione vigente

Trasporti nazionali

- Titolo III, Capo VIII Codice Civile (artt. 1678 - 1702 c.c.);
- D.lgs. 395/2000 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali;
- D.lgs. 286/2005.

Trasporti internazionali

- Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1965, c.d. C.M.R.;
- Convenzione di Roma del 19 Giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali;
- Legge nazionale del paese in cui il contratto si è perfezionato ovvero di quello di riconsegna della merce.

Caratteristiche principali del contratto

- **CONSENSUALE**
- **ONEROSO**
- **A PRESTAZIONI CORRISPETTIVE**
- **AD EFFETTI OBBLIGATORI**
- **DI DURATA**

L'appalto dei servizi di trasporto



LA QUALIFICAZIONE DEL CONTRATTO DI APPALTO NELL'IMPIANTO CODICISTICO

Il contratto di appalto è un contratto sinallagmatico, affidato *intuitu personae*, rientrante nella categoria dei contratti di impresa.

« L'appalto è il contratto col quale una parte assume, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, il compimento di un'opera o di un servizio verso un corrispettivo in danaro »

- Tale fattispecie giuridica trova il proprio alveo normativo nel Libro Quarto del Codice civile, precisamente agli artt. 1655 e ss. c.c.

È un contratto a titolo oneroso a effetti obbligatori che può avere ad oggetto la realizzazione di un *opus*, oppure l'esecuzione di un servizio.

Oggetto del contratto di appalto è, dunque, la prestazione, dietro corrispettivo, di un determinato risultato, della cui produzione il rischio economico è esclusivamente a carico della parte titolare di un'impresa, che si è obbligata a fornirlo.

L'appalto avente ad oggetto il compimento di un'opera richiede l'alterazione e la trasformazione di cose esistenti, finalizzata alla produzione di un nuovo bene ovvero all'apporto di sostanziali modifiche ad un bene già disponibile.

Nell'appalto avente ad oggetto l'attuazione di un servizio, invece, si aspira a generare un'utilità o a soddisfare uno specifico interesse del committente, senza che ciò implichi manipolazione della materia (es. movimentazione merci, gestione di servizi di amministrazione e contabilità, ecc.)

L'appaltatore organizza liberamente i mezzi che costituiscono il complesso aziendale.

Sul piano organizzativo, dunque, l'appalto permette di traslare all'esterno -nello specifico, in capo all'appaltatore - il rischio del risultato produttivo e dell'impossibilità di lavoro.

È per sua natura un contratto a esecuzione prolungata: l'appaltatore avrà bisogno di un certo arco temporale per realizzare il risultato concordato e il pagamento del corrispettivo sarà necessariamente subordinato all'adempimento dell'appaltatore e alla verifica dell'idoneità dello stesso.

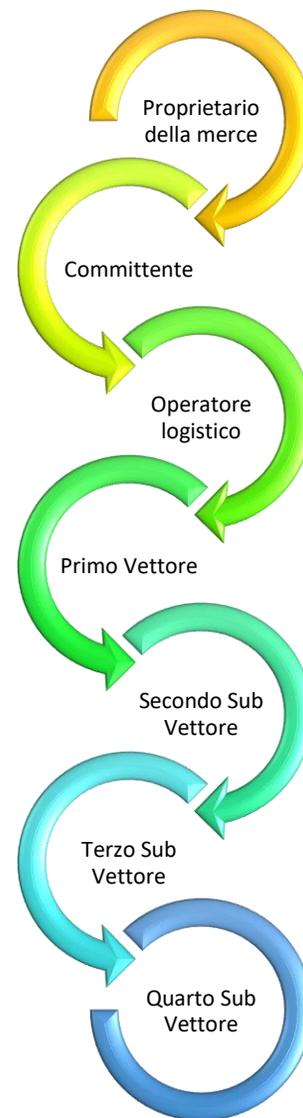
La filiera del trasporto su strada

Vettore: impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada;

Committente: impresa o persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore;

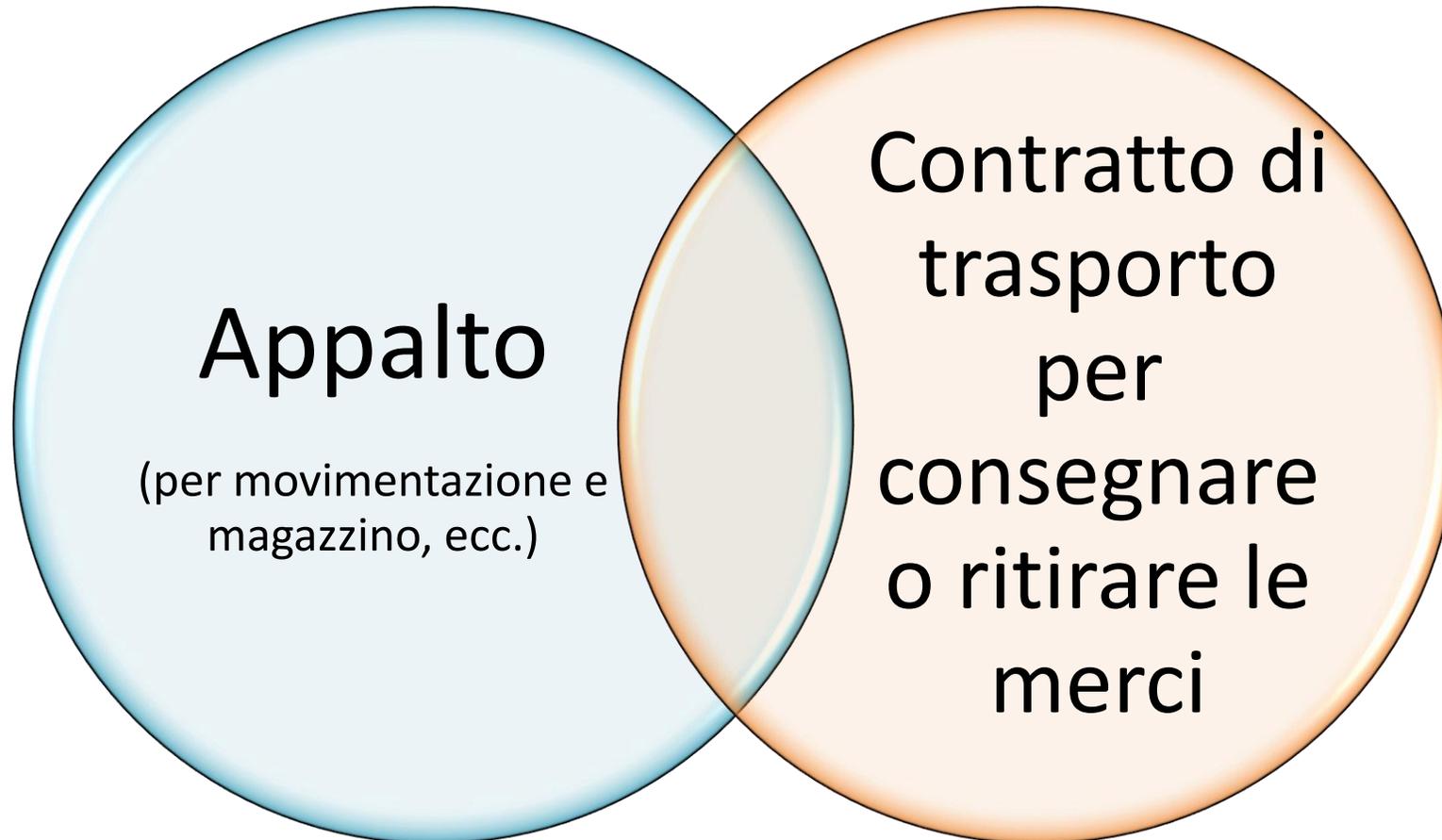
Caricatore: impresa o persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto;

Proprietario della merce: impresa o persona giuridica pubblica che ha la proprietà delle cose oggetto dell'attività di autotrasporto al momento della consegna al vettore.

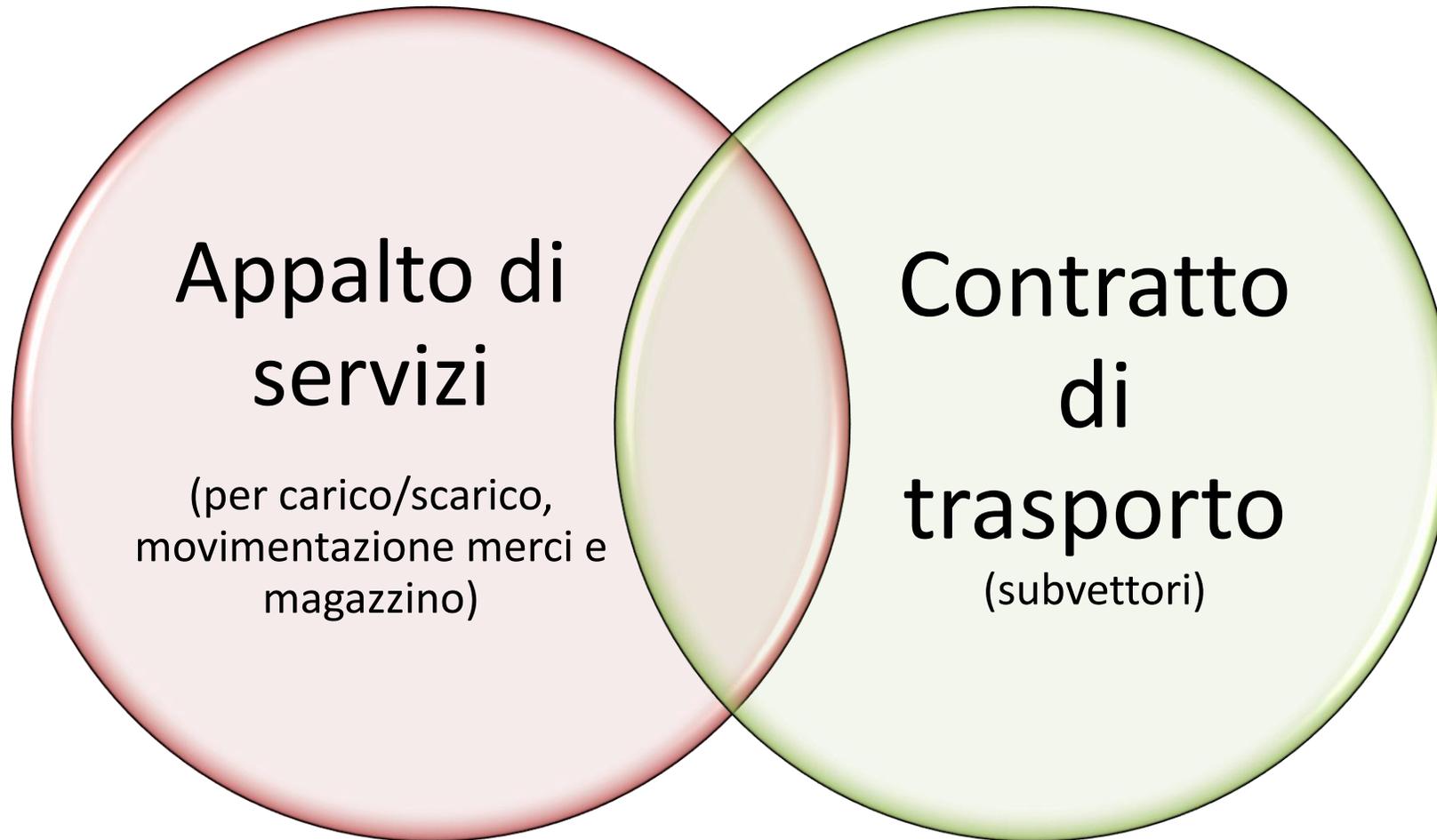




Il Committente utilizza



Il trasportatore e/o l'operatore logistico utilizzano



Le differenze nel diritto italiano tra il contratto di trasporto e il contratto di appalto di servizi di trasporto

In alcuni casi l'applicabilità delle norme del Codice Civile italiano in materia di trasporto è certa: si pensi al caso tipico dell'affidamento di una specifica merce a un vettore professionale per la consegna al destinatario finale (contratto «spot»).

In altri casi, è invece richiesta l'esecuzione di una pluralità di trasporti ma al fine di realizzare un'unica operazione (ad es. la sistematica consegna alla clientela di una determinata area geografica dei beni venduti da una società).

Proprio per esigenze come queste la dottrina e la giurisprudenza hanno progressivamente riconosciuto l'autonoma esistenza del contratto di appalto di servizi di trasporto, ossia un **contratto di appalto avente ad oggetto plurime prestazioni di trasporto.**

- Tuttavia, nella pratica, riuscire ad inquadrare in maniera corretta la natura negoziale del rapporto intercorrente fra le parti non è sempre facile. Considerando anche le peculiarità tipiche delle due tipologie contrattuali in commento.

Elementi comuni ai contratti:

- Entrambi hanno a riguardo una obbligazione di risultato;
- Entrambi si sostanziano in una *locatio operis*, ossia nell'attività di un soggetto che si obbliga a compiere, verso un corrispettivo, un'opera o un servizio, con lavoro prevalentemente proprio e senza vincolo di subordinazione nei confronti del committente.

Criteri usati dalla giurisprudenza per la qualificazione contrattuale:

1. la pluralità delle prestazioni, consistenti in una serie di trasporti collegati al raggiungimento di un risultato complessivo, e non una serie di sporadiche ed episodiche prestazioni di trasporto (Cass., 29 aprile 1981, n. 2620; Trib Genova n. 201/1991);
2. la durata considerevole del rapporto sussistente tra appaltatore e committente, nonché la sua continuità, sistematicità ed esclusività (Cass., 29 aprile 1981, n. 2620; Comm. Trib. Centr., 25 marzo 1981, n. 771);
3. le modalità di determinazione e corresponsione del corrispettivo (Cass., 11 maggio 1982, n. 2926), che nell'appalto è di regola concordato secondo criteri omogenei fissati in un capitolato o comunque in via generale e in modo unitario per l'intera opera o servizio appaltato (Cass., sez. III, 13 marzo 2009, n. 6160);

4. l'allocazione del rischio in capo a colui che si obbliga ad eseguire il servizio (Cass., 29 aprile 1981, n. 2620; Cass., 11 maggio 1982, n. 2926);
5. l'esecuzione di prestazioni ulteriori ed aggiuntive, nell'ambito delle quali la prestazione complessiva di un servizio prevale su quella tipica di trasporto, con la conseguenza che il trasferimento non è più l'elemento caratterizzante l'opera oggetto del contratto (Cass., 11 maggio 1982, n. 2926).

Prima del 2003:

- Problemi su applicabilità del termine di prescrizione
- Problemi su possibilità di beneficiare dei limiti di responsabilità vettoriale

Dopo il 2003 (Legge Biagi):

- Enorme problema di responsabilità solidale committente/appaltatore

Ministero del Lavoro italiano, Circolare n. 17 del 11 luglio 2012

Viene emanata in risposta alle numerose richieste di chiarimento indirizzate al Ministero in ordine alle problematiche *«concernenti l'individuazione degli elementi distintivi delle diverse tipologie del contratto di appalto di servizi e del contratto di trasporto»*.

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

Definizione di appalto di servizi di trasporto secondo la Circolare n. 17 del 11 luglio 2012 del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali

«Particolare fattispecie negoziale, contemplata dalla dottrina e dalla giurisprudenza, nella pratica denominata appalto di servizi di trasporto, per mezzo della quale il vettore si obbliga a trasferire, per un certo periodo di tempo, all'interno di una zona territoriale ben individuata, persone o cose da un luogo all'altro, dovendo ricorrere, nella specie, la predeterminazione e la sistematicità dei servizi, accompagnate dalla pattuizione di un corrispettivo unitario e dalla assunzione dei rischi da parte del trasportatore»

Criteri di verifica dettati dalla Circolare

«In sede ispettiva, pertanto, alla luce di tale orientamento, è necessario che il personale di vigilanza verifichi, in ogni caso, la natura, la quantità e la prevalenza delle attività svolte in concreto dai lavoratori: solo laddove il vettore compia esclusivamente le operazioni tipiche del trasporto ed eventualmente quelle meramente strumentali alla sua esecuzione, quali la custodia, deposito, carico e scarico delle merci, non sarà di norma applicabile il regime di responsabilità solidale ex art. 29, comma 2 del D.lgs. 276/2003.

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

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

[...]

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

Schema allegato alla Circolare

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

Grande confusione e proliferazione di conflitti con gli Enti

Cass., sez. III, 14/07/2015, n. 14670

La circostanza che il vettore non si sia obbligato per l'adempimento di significative prestazioni accessorie rispetto all'attività di trasporto, non è di per sé sufficiente ad escludere la configurabilità di un contratto di appalto di servizi, laddove sussistano la predeterminazione sistematica dei servizi di trasporto, la pattuizione di un corrispettivo unitario e la predisposizione di un'organizzazione di mezzi propri, finalizzato al raggiungimento di un risultato complessivo rispondente alle esigenze del committente

Appalto di servizi e contratto di trasporto di durata

Responsabilità solidali e regolarità contributiva del vettore

Appalto: art. 29 D.lgs. 10 settembre 2003, n. 276 (emanato in attuazione della Legge italiana n. 30, del 14 febbraio 2003, c.d. Legge Biagi)

- Il committente imprenditore o datore di lavoro e l'appaltatore sono responsabili in solido, 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 (c.d. TFR), nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi dovuti in relazione al periodo di esecuzione del contratto.

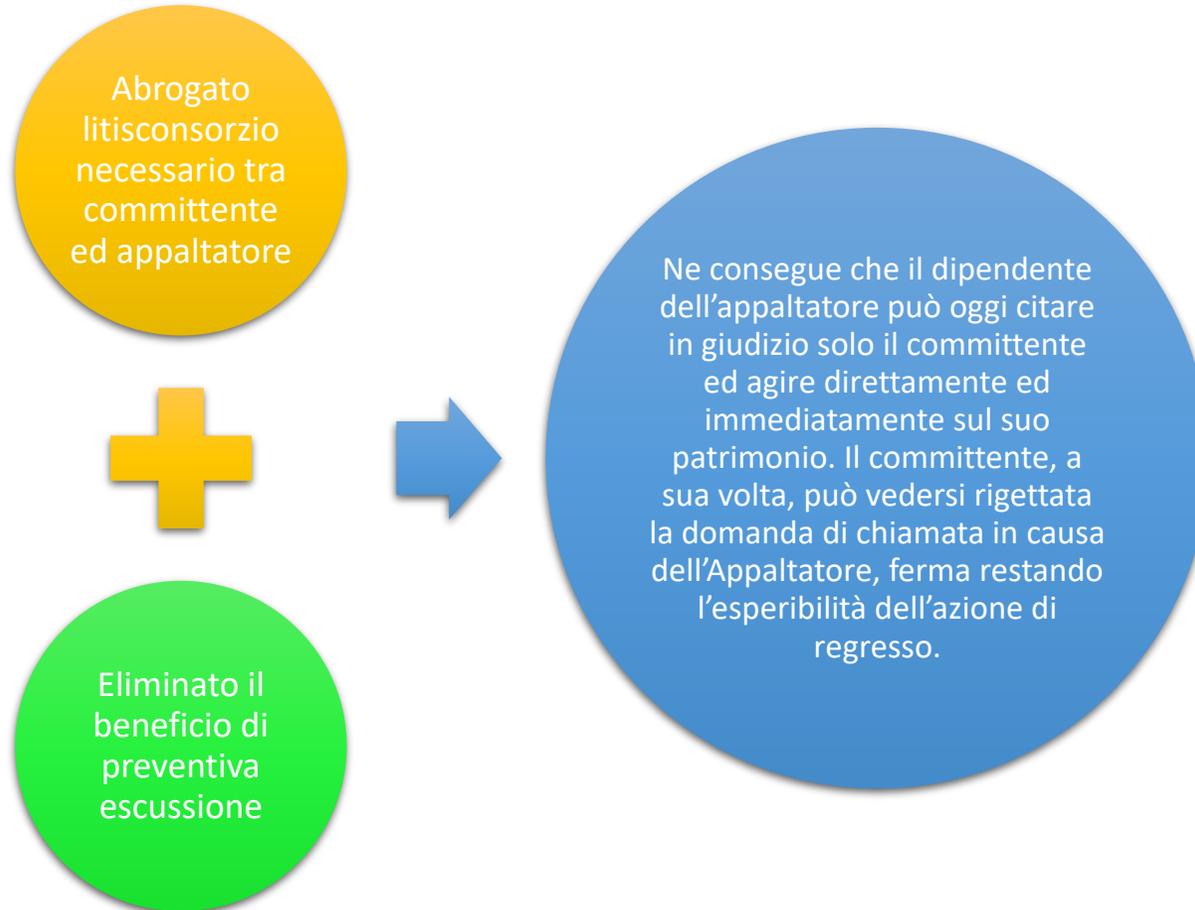
Oggetto della responsabilità solidale

- Trattamenti retributivi, comprese le quote di TFR e il committente non può surrogarsi al lavoratore verso il Fondo di Garanzia istituito presso l'INPS (da ultimo, Cass. 22 gennaio 2019, n. 1619);
- I contributi previdenziali e i premi assicurativi dovuti in relazione al periodo di esecuzione del contratto di appalto ed entro i limiti della prestazione ricevuta;
- Sono invece escluse dall'obbligo solidale le sanzioni civili di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento;
- Il committente è chiamato a soddisfare i crediti vantati dal lavoratore nell'esecuzione dell'appalto (e subappalto) anche quando nel corso dello stesso si siano succeduti due diversi datori di lavoro appaltatori, a condizione che all'atto del trasferimento del personale i crediti del lavoratore siano stati ceduti alla società subentrante (sentenza 24 gennaio 2019, n. 2022);
- Il lavoratore del subappaltatore è esonerato dall'onere di provare analiticamente l'entità dei debiti gravanti su ciascuna delle società appaltatrici per le quali ha prestato la propria attività di lavoro.

Modifiche apportate dall'art. 2, comma 1, del d.l. n. 25 del 2017 conv. L. n. 49 del 2017 all'art. 29 co. 2, d.lgs. n. 276/2003:

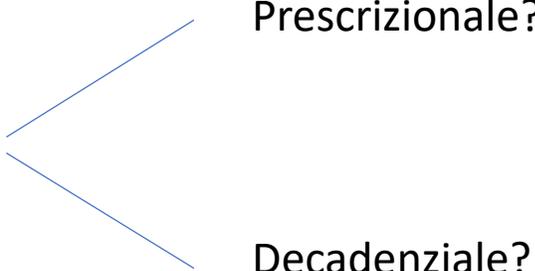
- 1) **Eliminato il litisconsorzio necessario** tra committente e appaltatore, sopprimendo la seguente previsione: *"Il committente imprenditore o datore di lavoro è convenuto in giudizio per il pagamento unitamente all'appaltatore e con gli eventuali subappaltatori";*
- 2) **Eliminato il beneficio di preventiva escussione**, sopprimendo anche la seguente disposizione: *"il giudice accerta la responsabilità solidale di tutti gli obbligati, ma l'azione esecutiva può essere intentata nei confronti del committente imprenditore o datore di lavoro solo dopo l'infruttuosa escussione del patrimonio dell'appaltatore e degli eventuali subappaltatori".*

Schema situazione attuale



Ciò con evidenti conseguenze pregiudizievoli in capo al committente che - non possedendo, di norma, elementi conoscitivi circa le effettive modalità di svolgimento del rapporto di lavoro tra appaltatore e lavoratore – non è posto in condizione di svolgere specifiche difese rispetto alle rivendicazioni di lavoratori.

Dubbi

- 1) Decorrenza termine prescrizione
- 2) Difficoltà nel quantificare i limiti della prestazione ricevuta
- 3) Termine 
 - Prescrizionale?
 - Decadenziale?
- 4) Atto sostitutivo di notorietà può supplire?

Le ricadute per la committenza

Anche alla luce della Legge di Stabilità 2015

Art. 83 bis del D.L. n. 112/2008 (convertito in legge n. 133/08) in materia di tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi (così come modificato dalla legge 190/2014) vigente dal 1 gennaio 2015

- L'art. 83 bis, evidenzia un regime di solidarietà non totalmente difforme da quello previsto in materia di appalto dal D.Lgs. 276/2003, con alcuni limiti.

Commi di specifico riferimento

4 bis: Attestazione regolarità contributiva

4 ter: Conseguenze in caso di mancata verifica

4 quater: Modalità di verifica

4 quinquies: Oneri ulteriori in caso di mancata verifica

4 sexies: Oneri contrattuali del vettore

► «Nuovo» comma 4 bis:

Al fine di garantire l'affidamento del trasporto a vettori in regola con l'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi, il committente è tenuto a verificare preliminarmente alla stipulazione del contratto tale regolarità mediante acquisizione del documento di cui al comma 4-sexies. In tal caso il committente non assume gli oneri di cui ai commi 4-ter e 4-quinquies.

In difetto di quanto sopra, qualora si verificassero mancati pagamenti contributivi e/o retributivi da parte del Vettore, il Committente potrà essere chiamato a rispondere in solido con quest'ultimo nei confronti dei dipendenti e degli Enti lesi dall'inadempimento datoriale.

E ciò entro il limite di **un anno** dalla cessazione del contratto di trasporto e **limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto.**

► «Nuovo» comma 4 ter:

Il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4-bis ovvero di cui al comma 4-quater è obbligato in solido con il vettore, nonché con ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti, limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto, restando escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni amministrative di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento. Il committente che ha eseguito il pagamento può esercitare l'azione di regresso nei confronti del coobbligato secondo le regole generali.

Dubbio interpretativo e applicativo: e nell'ipotesi di lavoro nero dei dipendenti del vettore? E di buste paga non conformi alla reale attività resa?

► «Nuovo» comma 4 quater:

La verifica sulla regolarità del vettore è effettuata limitatamente ai requisiti e ai sensi del comma 4-bis, fino alla data di adozione della delibera del presidente del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. A decorrere dall'adozione della delibera di cui al primo periodo, la verifica sulla regolarità del vettore è assolta dal committente mediante accesso ad apposita sezione del portale internet attivato dal citato Comitato centrale, dal quale sia sinteticamente acquisita la qualificazione di regolarità del vettore a cui si intende affidare lo svolgimento di servizi di autotrasporto. A tal fine il medesimo Comitato centrale, previa opportuna intesa, acquisisce sistematicamente in via elettronica dalle amministrazioni e dagli enti competenti l'informazione necessaria a definire e aggiornare la regolarità dei vettori iscritti.

► «Nuovo» comma 4 quinquies:

*In caso di contratto di trasporto stipulato in forma NON scritta [validamente redatto in conformità al **D.lgs. 286/2005**] il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4-bis ovvero di cui al comma 4-quater, oltre agli oneri di cui al comma 4-ter, si assume anche gli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commesse nell'espletamento del servizio di trasporto per suo conto eseguito.*

Ampio vantaggio per contrattualizzazione scritta e opportunità (necessità) di disciplinare questo aspetto, che con la normativa precedente non era possibile regolamentare pattiziamente

▶ «Nuovo» comma 4 sexies:

All'atto della conclusione del contratto, il vettore è tenuto a fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali.

Importante:

- 1) È escluso il beneficio di preventiva escussione del vettore, rendendo *de facto* diretta, e non già sussidiaria, la responsabilità del Committente (che potrà eventualmente agire successivamente in via di regresso nei confronti del responsabile principale).
- 2) L'obbligo di preventiva verifica da parte del committente trova automatica ed espressa estensione anche in relazione ai rapporti con il sub-vettore di cui dovranno essere verificati gli adempimenti retributivi/contributivi e assistenziali precedentemente alla stipulazione del contratto scritto: diventa dunque imprescindibile governare anche contrattualmente la filiera dei subvettori.
- 3) In assenza di contratto in forma scritta, la solidarietà si estende anche agli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del Codice della Strada

Mancata verifica

Qualora il committente non esegua la verifica, risponderà in solido con il vettore ed eventuali sub vettori, degli eventuali inadempimenti di natura previdenziale, retributiva e assicurativa legati alle prestazioni ricevute durante la vigenza del contratto di trasporto.



La prescrizione sarà annuale dalla data di cessazione del contratto di trasporto.



E in caso di trasporto continuativo eccedente l'annualità?
Termine prescrizione? Termine decadenziale?

Colpa mossa al Committente dal legislatore:

Non aver compiuto le prescritte attività direttamente connesse e prodromiche alla instaurazione “regolare” del contratto di trasporto.

Non aver verificato il mantenimento dei requisiti nel corso del rapporto.

Rassegna giurisprudenziale

Tribunale Ordinario di Milano, Sez. Lavoro – Sentenza 19.03.2015 (Dott.ssa Porcelli)

«La società opponente ritiene che l'Inps sia decaduto dal diritto agire nei confronti del responsabile solidale, ai sensi dell'art. 29, comma 2, del D.Lgs. n. 276 del 2003, in quanto la notifica dell'addebito e' avvenuta oltre il termine, previsto dalla norma medesima, di due anni dalla risoluzione del contratto di trasporto/appalto, avvenuta in data 12-3-10: ritiene infatti la società opponente che l'unico mezzo a disposizione dell'Istituto per evitare la decadenza sia l'iscrizione a ruolo del credito ovvero la notifica dell'avviso di addebito.

Tale tesi non può essere condivisa.

l'art. 29, comma 2, D.Lgs. n. 276 del 2003 citato prevede semplicemente che "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 ai periodi di esecuzione del contratto di appalto..."

E' pacifico che si tratti di un termine di decadenza, ma la norma nulla impone circa le forme e modalità con cui debba essere esercitato il diritto per impedire la decadenza: in particolare la norma non prescrive al creditore di iniziare l'azione di recupero del proprio credito entro il termine di due anni.

E' invece sufficiente che, entro il suddetto termine, il creditore si attivi, rendendo noto al debitore che intende avvalersi della sua responsabilità in via solidale.

Nel caso di specie l'Inps ha provveduto a notificare alla società opponente, in data 17-1-11, il verbale di accertamento 10-1-11, comunicando il proprio credito contributivo entro la data di scadenza (12-3-12) del biennio successivo alla scadenza del contratto ed impedendo così la decadenza».

Corte d'Appello di Brescia, 14 dicembre 2017 pres. Nuovo rel. Finazzi (vertenza vs. SDA Express)

I servizi continuativi di trasporto sono oggetto di un contratto di appalto, che è diverso dal singolo contratto di trasporto, e in tal caso vale la responsabilità solidale ex art. 29 d.lgs. 276/2003.

Nel caso in esame è discussa la natura di un contratto avente ad oggetto un servizio continuativo di trasporto merci.

La sentenza, nel modificare sul punto la decisione di primo grado, chiarisce che, per la qualificazione come contratto di appalto e non di trasporto (e conseguente sussistenza della **RESPONSABILITÀ SOLIDALE** ai sensi della disciplina generale di cui all'art. 29 della "Legge Biagi") non è determinante tanto la presenza di prestazioni accessorie, quanto il fatto che **oggetto dell'accordo siano non uno o più trasporti, ma un servizio continuativo e unitario di cui il singolo trasporto costituiva una delle componenti.**

Tribunale di Bergamo, Sentenza 25/2016

«[...] L'oggetto della garanzia va tuttavia limitato, secondo il dato testuale della norma, ai crediti di natura retributiva, con esclusione quindi di quelli di natura risarcitoria come indennità sostitutiva per ferie, permessi e riposi non goduti, trattamenti integrativi di malattia e/o infortunio, indennità da illegittimo licenziamento, indennità sostitutiva del preavviso (Commis. Trib. del Lazio, n. 89/2013; Cass. 11/5/2011, n. 10341/2011; Corte Appello Firenze 6/10/2011)».



I mezzi di tutela

Accesso al portale ministeriale

- Al fine di poter effettuare la verifica di regolarità contributiva, in caso di appalto di servizi di trasporto, il committente deve **entrare sul portale dell'Albo al seguente indirizzo: www.alboautotrasporto.it**
- **Il committente non dovrà più chiedere al vettore il DURC bensì effettuare lui stesso la verifica di regolarità dell'impresa di autotrasporto alla quale intende affidare il trasporto delle proprie merci direttamente sul portale dell'Albo dell'autotrasporto in quanto tale verifica ha contenuto più ampio rispetto alla semplice regolarità contributiva attestata dal DURC**
- Il servizio opera in cooperazione applicativa con i sistemi informativi di INPS/INAIL e restituisce le informazioni rilasciate dai suddetti Enti competenti con le modalità e nei termini previsti nell'ambito della loro autonomia procedimentale.

Evidenze dei controlli mediante il portale

Se l'impresa è regolarmente iscritta verranno visualizzati:

- Numero di iscrizione all'Albo
- Denominazione sociale
- Partita IVA o Codice Fiscale
- Codice REN
- Indicatore di Sede Primaria

Le risultanze del portale sono prevalenti su copia dei DURC prodotti dal vettore in caso di conflitto delle risultanze?

Ulteriori possibili tutele



Clausole contrattuali di compensazione
e/o di manleva



Fideiussione a garanzia o cauzione

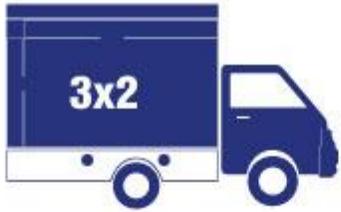


Clausola di risoluzione automatica del
rapporto e di sospensione dei pagamenti

Verifica della regolarità contributiva anche dell'eventuale sub-vettore

- Diventa fondamentale la redazione di un contratto scritto di trasporto ove andare a disciplinare con il primo vettore oneri e responsabilità in merito a tale aspetto.
- In ogni caso: acquisizione di informazioni specifiche sul portale e/o DURC del sub-vettore

Sub-vezione e azione diretta del sub-vettore



Azione diretta ex art. 7 ter D.lgs. 286/2005

Per i trasporti eseguiti dal 13 agosto 2011 è divenuta efficace la facoltà per i sub vettori, per ottenere il corrispettivo, di agire direttamente nei riguardi di coloro che hanno ordinato il trasporto.

“Il vettore di cui all’art.2, comma 1, lettera b), il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l’azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. E’ esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore”.

Ratio della norma

La ratio di tale disposizione è quella sottostante ad ogni obbligazione solidale passiva, ovvero quella di rafforzare la posizione del creditore, consentendogli di agire per l'adempimento dell'intero nei confronti di uno qualsiasi dei più coobbligati.

- È in facoltà del creditore, quindi, scegliere a quale dei più debitori in solido rivolgere la propria domanda di adempimento.
- Nel caso del sub-vettore, in particolare, è la legge stessa che, al fine di rafforzare e tutelare la posizione di quest'ultimo, stabilisce espressamente che egli possa agire per ottenere il pagamento del corrispettivo «nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto», i quali sono tenuti in solido all'adempimento dell'obbligazione (seppure nei limiti delle sole prestazioni ricevute).
- Si tratta, pertanto, di una solidarietà imposta ex lege a garanzia del sub-vettore che abbia eseguito il trasporto su incarico di altro vettore, scelto a sua volta dal committente. La garanzia (in senso atecnico) per il sub-vettore consiste proprio nella possibilità di scelta spettante al sub-vettore: chiedere l'adempimento alla propria controparte contrattuale (il vettore principale) ovvero chiederlo direttamente al committente in forza del disposto dell'**art. 7-ter del d.lgs. 286/2005**.

Ambito territoriale di applicazione

- Sicuramente trasporto domestico
- Dubbi in ambito internazionale, orientamento tendenzialmente positivo.



Vd. sul punto **Cass. Sez. III Civile n. 14655 del 14 luglio 2015**

Differenza con Loi Gayssot

- Azione diretta ex Loi Gayssot: consente al vettore di agire su:
 - a) Spedizionario
 - b) Commissionario del trasporto
 - c) Destinatario
- Azione diretta ex art.7-ter D.Lgs.286/2005: non consente al vettore di agire sul destinatario dei beni rimasto estraneo alle pattuizioni, ma sui soggetti a ritroso della filiera che hanno commissionato il trasporto.

Documentazione necessaria a supporto della pretesa ex art. 7 ter

Contratto di trasporto

Ordini di trasporto

Fatture

D.D.T. e/o CMR sottoscritte dal vettore e/o dal destinatario da cui sia evidente la struttura della filiera

Profili processuali

Modalità di intervento

Citazione
ordinaria

Ricorso
per
decreto
ingiuntivo

Ricorso ex
art. 702
bis

Azione
cautelare

Da un punto di vista soggettivo

Destinatari dell'azione

Tutti i soggetti della filiera in solido fra loro (litisconsorzio facoltativo)

Uno solo fra i soggetti coinvolti nella filiera

Alcuni fra i soggetti coinvolti nella filiera

Rischi per chi subisce l'azione diretta

Pagare due volte (in quanto obbligazione solidale)

Danno commerciale

Perdita del cliente

Azione di regresso

Costi per consulenti e assistenza legale

La possibile tutela per il committente

- Sarà utile specificare espressamente, nel contratto col vettore, che non sarà ammesso il contratto di sub-vezione da parte di quest'ultimo, e questo sebbene, in mancanza di accordo, la legge comunque vieti tale possibilità.
- Qualora l'utilizzo della sub-vettura si renda necessario sarà utile obbligare il vettore a comunicarne il nominativo e a trasmettere l'attestazione di regolarità contributiva propria e del sub-vettore, nonché prova di avere regolarmente saldato i soggetti a valle della filiera.

La possibile tutela per il vettore o il sub-vettore



Verifica delle condizioni economiche/finanziarie del committente



Verifica regolarità contributiva e dei pagamenti del sub-vettore

In termini pratici:

Richiesta di fideiussione o altra forma equivalente a copertura delle somme che potrebbero essere rivendicate (difficile percorribilità).

Ottenere prova dai vettori di avvenuto pagamento dei propri sub-vettori (concretamente complesso)

Dichiarazione periodica del subvettore che attesta l'avvenuto ed integrale pagamento dei suoi corrispettivi, con rinuncia a ulteriori pretese (atto sostitutivo di notorietà)

Inserimento nella contrattualistica di clausole che vietino la subvezione (purchè la stessa sia conoscibile al sub vettore, perché ad esempio riportata sulla lettera di vettura/DDT o sugli altri documenti accompagnatori delle merci)

Inserimento nella contrattualistica di clausole di manleva – con contestuale compensazione - da parte del vettore per possibili rivendicazioni dei sub vettori.

Sulla prescrizione

- Cosa succede se interrompo il termine prescrizione solo verso uno dei soggetti della filiera la prescrizione?
- Posso poi agire anche contro gli altri in forza dell'art. 7 ter?

Art. 1310 cod. civ.

«Gli atti con i quali il creditore interrompe la prescrizione [contro uno dei debitori in solido, oppure uno dei creditori in solido interrompe la prescrizione contro il comune debitore, hanno effetto riguardo agli altri debitori o agli altri creditori.

La sospensione della prescrizione nei rapporti di uno dei debitori o di uno dei creditori in solido non ha effetto riguardo agli altri. Tuttavia il debitore che sia stato costretto a pagare ha regresso contro i condebitori liberati in conseguenza della prescrizione ⁽²⁾.

La rinuncia alla prescrizione fatta da uno dei debitori in solido non ha effetto riguardo agli altri; fatta in confronto di uno dei creditori in solido, giova agli altri. Il condebitore che ha rinunciato alla prescrizione non ha regresso verso gli altri debitori liberati in conseguenza della prescrizione medesima».

- E se il debitore oggetto di 7 ter ha già pagato?

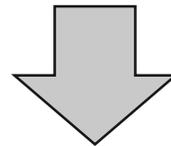
Cosa succede se un soggetto della filiera viene assoggettato a procedura concorsuale?

Ci sono, allo stato, orientamenti contrapposti!



1) Sentenza Trib. Torino 5766/2015

Per il caso di fallimento di una delle parti contrattuali devono trovare applicazioni le norme speciali di cui alla legge fallimentare volte a tutelare la *par condicio creditorum* principio che risulterebbe violato qualora l'autotrasportatore potesse ottenere, in virtù di un'azione monitoria intentata ai sensi di detta disposizione nei confronti del committente, di essere, alterando la consistenza dell'attivo fallimentare, pagato direttamente da questi, a sua volta debitore nei confronti del vettore, nel frattempo fallito, che aveva incaricato il sub vettore di eseguire quel particolare trasporto



L'art. 7 ter trova applicazione unicamente tra soggetti *in bonis* .

2) Ordinanza Trib. Bologna del 7 luglio 2018

In senso contrario rispetto all'orientamento appena esaminato, il Tribunale di Bologna ha recentemente affermato che l'esercizio dell'azione diretta di cui al citato art. 7-ter deve ritenersi legittimo anche nei casi in cui il primo vettore sia sottoposto a procedura concorsuale.

Di seguito le argomentazioni del Tribunale di Bologna:

a) La finalità dell'art. 7-ter è quella di fornire un particolare strumento di tutela al sub-vettore, sottraendolo al rischio dell'insolvenza del primo vettore, insolvenza che si manifesta anche e soprattutto nei casi di sottoposizione a procedura concorsuale; conseguentemente, deve ritenersi sussistente una precisa e consapevole scelta del legislatore, che non risulta derogabile per via interpretativa.

b) L'art. 7-ter prevede un regime di solidarietà tra committente e primo vettore nei confronti del sub-vettore, il quale può agire indifferentemente nei confronti di ciascuno dei soggetti posti a monte della filiera del trasporto, con un'azione autonoma che va ad incidere sul patrimonio di un soggetto diverso da quello sottoposto a procedura concorsuale, il che consentirebbe di non ravvisare una violazione del principio della *par condicio creditorum*.

3) Tribunale di Treviso Ordinanza n. 3739/2018

«L'art. 7-ter prevede un regime di solidarietà tra committente e primo vettore nei confronti del sub-vettore, che può agire indifferentemente nei confronti di ciascuno dei soggetti posti a monte della filiera del trasporto, con un'azione autonoma che va ad incidere sul patrimonio di un soggetto diverso da quello sottoposto a procedura concorsuale, il che consente di non ravvisare una violazione del principio della par condicio creditorum.

La finalità dell'art. 7 ter è, difatti, quella di fornire un particolare strumento di tutela al sub-vettore sottraendolo al rischio dell'insolvenza del primo vettore e della tutela sarebbe evidentemente vanificata se si aderisse alla tesi patrocinata dall'opponente»

Tribunale Bologna, sez. II, 10/01/2019, n. 71

*«La disposizione dell'**art. 7-ter** del **d.lgs. 286/2005** non prevede alcuna eccezione a tale regime di solidarietà passiva; in particolare, nulla è previsto per il caso in cui il vettore principale sia sottoposto a procedura concorsuale. E, allora, deve ritenersi che anche in tale caso al sub-vettore sia concessa la possibilità di agire per l'adempimento nei confronti del committente.*

*La dichiarazione di fallimento del vettore principale determina, infatti, l'impossibilità per i creditori di iniziare o proseguire azioni esecutive o cautelari «sui beni compresi nel fallimento» (cfr. **art. 51** L.F.), nonché di accertare autonomamente i crediti (52 L.F.); analogamente, dalla pubblicazione nel registro imprese del ricorso per l'ammissione a concordato preventivo - caso che in tale sede interessa - i creditori non possono esercitare azioni «sul patrimonio del debitore» (cfr. **art. 168**, co. 1 L.F.).*

Nulla vieta, invece, che il creditore possa agire nei confronti del coobbligato solidale in bonis.

Questo perché sussiste autonomia tra le azioni che il creditore può proporre nei confronti dei più condebitori in solido: autonomia che opera anche nel caso di fallimento (o, a maggior ragione, di accesso al concordato preventivo) di uno dei debitori solidali; con la conseguenza che il debitore può comunque rivolgere la propria domanda di adempimento nei confronti del debitore in bonis (cfr., sul punto, Cass. 2902/2016, che richiama Cass. 14468/2005 e Cass. 4464/2011)».

La massima

*«[...]soltanto nel caso in cui il sub-vettore intenda agire per l'adempimento del proprio credito nei confronti del vettore principale sottoposto a concordato preventivo, egli dovrà sottostare alla particolare disciplina dettata dalla legge fallimentare. Potrà, invece, agire liberamente ai sensi dell'articolo **7 ter** del **d.lgs. 286/2005** - senza incontrare i limiti imposti dall'**art. 168** L.F. (ma nemmeno quelli degli artt. 51 e 52 L.F.) - nei confronti del committente, coobbligato solidale sul cui patrimonio non insiste alcuna procedura concorsuale.*

Si tratta, peraltro, di un fenomeno non sconosciuto al diritto fallimentare. Nel caso di debitore fallito, se vi è un fideiussore, il creditore non può agire contro il fallito; nulla però vieta al creditore di agire contro il fideiussore, se in bonis. E' fenomeno, anzi, ricorrente nelle situazioni di società di capitali fallita; rispetto alla quale i soci (ancora in bonis) avevano dato fideiussione, così rendendosi debitori solidali ex articolo 1944, comma primo, c.c.; in tali casi, tutt'altro che inusuali nella pratica, ben si può agire contro il fideiussore, debitore solidale. Co.ì, all'evidenza, è anche in questo caso»

- La conclusione qui si perviene appare maggiormente rispondente alla ratio dell'**art. 7-ter del d.lgs. 286/2005** e della solidarietà nel lato passivo in generale.
- Se la ratio è quella di rafforzare la posizione del sub-vettore, consentendogli di agire anche nei confronti del committente, limitare tale possibilità al solo caso in cui il vettore principale risulti in bonis significherebbe contraddire tale ratio.
- Ritenerne inammissibile l'azione nei confronti del committente, infatti, significherebbe eludere la disposizione speciale dettata dall'**art. 7-ter del d.lgs. 286/2005**. La scelta del legislatore è chiaramente nel senso di una tutela dell'autotrasporto (o, per meglio dire, del piccolo autotrasporto). La norma, inserita successivamente in un provvedimento di liberalizzazione, garantisce in modo forte la tutela del piccolo autotrasporto, attraverso questa obbligazione solidale; proprio a tutela di soggetti che, pur imprenditori, sono soggetti deboli nel mercato, parzialmente liberalizzato, dell'autotrasporto (i c.d. “padroncini”).

Dubbi di costituzionalità

La Corte Costituzionale è intervenuta nel giudizio proposto dal Tribunale ordinario di Grosseto relativo a dei trasportatori che, lamentando il mancato pagamento dei servizi di trasporto asseritamente resi», hanno promosso procedimenti monitori, «non solo nei confronti della propria controparte contrattuale, ma anche nei confronti di un'altra società invocando la sua responsabilità solidale quale “mittente” della merce.

Con sentenza n. 37/2018 del 23 febbraio 2018, la Corte ha dichiarato la questione manifestamente inammissibile in quanto, le scarse informazioni fornite dalla società negli atti di costituzione in giudizio e l'insufficiente descrizione delle fattispecie concrete oggetto dei giudizi a *quibus*, impediscono il necessario controllo in punto di rilevanza.

La Corte Costituzionale rileva che l'art. 7-ter del d.lgs. n. 286 del 2005 è inserito nell'ambito della disciplina dettata per l'attività consistente nel trasferimento di cose di terzi su strada mediante autoveicoli, dietro il pagamento di un corrispettivo, eseguita in modo professionale e non strumentale ad altre attività (art. 2, comma 1, lettera a, del d.lgs. n. 286 del 2005).

Tale normativa attribuisce un'azione diretta al vettore, che abbia svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto.

Ordinanza Trib. di Pesaro del 24 gennaio 2019

- Dichiara rilevante e non manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale sollevata.
- Eccezione di incostituzionalità Art. 77, Il comma, Cost. dell'art.1-bis, comma due, lett e), del Decreto Legge 6 luglio 2010 n.103, convertito in Legge 4 agosto 2010, n. 127, nella parte in cui introduce l'art.7- ter nel decreto legislativo 21 novembre 2005 n. 286, in riferimento all'art.77, Il comma, Cost.
- Trasmissione atti alla Corte Costituzionale

Il reato di caporalato

- Recentemente un altro rischio incombe sugli operatori altrui nella filiera del trasporto: il reato di caporalato.

Rimprovero mosso al Committente:

«utilizzavano autisti che venivano pagati con retribuzione difforme di oltre la metà rispetto a quanto effettivamente previsto dai contratti di lavoro nazionali e comunque palesemente sproporzionata rispetto alla quantità e alla qualità del lavoro prestato. Le circostanze emerse evidenziano nell'intermediazione illecita e sfruttamento del lavoro la corresponsabilità sia del datore di lavoro che del committente».

Art. 603 bis Codice Penale. Intermediazione illecita e sfruttamento del lavoro

Salvo che il fatto costituisca più grave reato, è punito con la reclusione da uno a sei anni e con la multa da 500 a 1.000 euro per ciascun lavoratore reclutato, chiunque:

- 1) recluta manodopera allo scopo di destinarla al lavoro presso terzi in condizioni di sfruttamento, approfittando dello stato di bisogno dei lavoratori;
- 2) utilizza, assume o impiega manodopera, anche mediante l'attività di intermediazione di cui al numero 1), sottoponendo i lavoratori a condizioni di sfruttamento ed approfittando del loro stato di bisogno.

Se i fatti sono commessi mediante violenza o minaccia, si applica la pena della reclusione da cinque a otto anni e la multa da 1.000 a 2.000 euro per ciascun lavoratore reclutato.

Ai fini del presente articolo, costituisce indice di sfruttamento la sussistenza di una o più delle seguenti condizioni:

- 1) la reiterata corresponsione di retribuzioni in modo palesemente difforme dai contratti collettivi nazionali o territoriali stipulati dalle organizzazioni sindacali più rappresentative a livello nazionale, o comunque sproporzionato rispetto alla quantità e qualità del lavoro prestato;
- 2) la reiterata violazione della normativa relativa all'orario di lavoro, ai periodi di riposo, al riposo settimanale, all'aspettativa obbligatoria, alle ferie;
- 3) la sussistenza di violazioni delle norme in materia di sicurezza e igiene nei luoghi di lavoro;
- 4) la sottoposizione del lavoratore a condizioni di lavoro, a metodi di sorveglianza o a situazioni alloggiative degradanti.

Costituiscono aggravante specifica e comportano l'aumento della pena da un terzo alla metà:

- 1) il fatto che il numero di lavoratori reclutati sia superiore a tre;
- 2) il fatto che uno o più dei soggetti reclutati siano minori in età non lavorativa;
- 3) l'aver commesso il fatto esponendo i lavoratori sfruttati a situazioni di grave pericolo, avuto riguardo alle caratteristiche delle prestazioni da svolgere e delle condizioni di lavoro

Un caso di studio: il reato di caporalato

- La società Alfa stipulava dei contratti di trasporto con dei vettori in qualità di mittente.
- Il legale rappresentante del Vettore ha sottopagato i propri dipendenti/ conducenti.
- La società Alfa è stata coinvolta sia sotto il profilo giuslavoristico che penale.

Il capo di imputazione

- *«Tizio, in qualità di legale rappresentante della Società Alfa, Committente della ditta Beta le attività di trasporto merci, in virtù di contratto stipulato in data XXX impiegavano e comunque utilizzavano i lavoratori Caio, Caietto e Sempronio, con retribuzione palesemente difforme e inferiore a quanto previsto dai contratti collettivi e comunque sproporzionata rispetto alla **quantità e qualità del lavoro prestato**; corrispondendo ai predetti lavoratori il 50% in meno di quanto loro dovuto per legge [...]».*

Rischio nel caso di:



Utilizzo di cooperative di
facchinaggio



Utilizzo di padroncini con
paga fissa giornaliera

Contestazioni:

1. La Committente aveva rapporti diretti con i dipendenti del Vettore
2. La Committente forniva istruzioni dirette ai dipendenti del Vettore
3. La Committente era consapevole delle condizioni di lavoro difformi rispetto alle condizioni dei CCNL dei dipendenti del Vettore
4. Nonostante questa consapevolezza la Committente imponeva ai dipendenti del Vettore condizioni di lavoro in contrasto con i CCNL di riferimento
5. Sfruttamento del lavoro

Grazie per l'attenzione