

Le recenti novità normative sul contratto di logistica e i risvolti pratici per le imprese

Sommario

- Introduzione
- L'esternalizzazione delle attività aziendali
- L'autonomia contrattuale delle parti
- Il contratto di logistica e il nuovo articolo 1677 bis c.c.
- Riflessioni e dubbi sulla nuova norma
- Gli elementi identificativi del contratto di logistica
- Schema pratico per una corretta redazione del contratto
- Aspetti assicurativi connessi
- L'impatto dell'aumento dei costi energetici

L'esternalizzazione delle attività aziendali

È tendenza degli ultimi anni, per le aziende, quella di affidare all'esterno peculiari attività che, nella maggior parte dei casi, si riferiscono ai cosiddetti «*servizi no core*» della propria produzione principale.

A tal proposito spesso si sente parlare, indistintamente, di «outsourcing» o di «esternalizzazione» ma, in realtà, sebbene siano concetti simili, hanno delle loro peculiarità.

In generale, si veda come il termine *outsourcing* venga usato nel caso in cui l'attività affidata all'esterno sia comprensiva dei mezzi di produzione mentre, si definisce *esternalizzazione*, quella produzione affidata all'esterno che non ne comprende i mezzi.

Il termine *outsourcing* deriva dalla contrazione dell'inglese *outside resourcing*, che letteralmente si traduce con «procurarsi all'esterno».

E, dunque, potremmo definire l'*outsourcing* come quella particolare modalità di esternalizzazione avente ad oggetto l'enucleazione di intere aree di attività, strategiche e non, e che si fonda sulla costituzione di *partnership* tra l'azienda che esternalizza e un'azienda già presente sul mercato in qualità di specialista.

Come vedremo nel corso del seminario, risulta spesso non agevole instaurare validamente un rapporto di questo tenore che, soprattutto, tuteli entrambe le parti coinvolte nella contrattualizzazione oggetto di disamina e, al contempo, ne contemperì gli interessi.

L'implementazione delle ipotesi di esternalizzazione è sostanzialmente frutto di tre fattori che, in maniera crescente determinano, a livello di competitività, la prevalenza delle imprese sul mercato:

Varietà Flessibilità Dinamicità

Operando la scelta dell'outsourcing, scopo delle società è quello di ottimizzare ogni ambito della propria filiera produttiva, riducendo le tempistiche e, di converso, aumentando i margini di guadagno.

Le attività che vengono solitamente considerate oggetto di esternalizzazione sono le attività di supporto (*core distinct activity*) e quelle generiche.

Le ragioni poste a fondamento di tale decisione possono essere le più varie e vi rientra, ad esempio:

- l'incapacità della società di far fronte a particolari aspetti della catena produttiva per incompetenza rispetto agli altri operatori del mercato;
- l'esigenza di liberare risorse e spazi;
- la necessità di ridurre i costi;
- focalizzarsi sul *core business*;
- condividere i rischi.

Uno dei vantaggi più immediati derivanti da una scelta di esternalizzazione è quello legato al contenimento dei costi fissi o, per meglio dire, la possibilità di tenere sempre sotto osservazione gli stessi.

L'outsourcing del processo logistico

Uno dei principali processi che comunemente vengono esternalizzati è quello inerente il settore specifico della logistica.

Settore spesso poco conosciuto o trascurato ma che, in realtà, è fonte di importanti riflessi esterni – anche sul piano della credibilità – della propria impresa.

Scopo di questo seminario, dunque, sarà quello di fornire un quadro quanto più esaustivo di ciò che riguarda l'ambito in oggetto, al fine di far luce sulle peculiarità contrattuali e fattuali dell'affidamento dei servizi di deposito, custodia, movimentazione, trasporto a soggetti terzi alla propria azienda.

In primo luogo analizzeremo brevemente i tratti salienti della logistica anche alla luce della recente riforma del codice civile, per poi passare alla trattazione degli aspetti regolamentativi della materia ed, infine, alle indicazioni per una corretta finalizzazione del contratto di logistica.

Che cosa si intende per logistica?

Il sistema logistico, detto anche "filiera" oppure "catena", è l'insieme delle infrastrutture, delle attrezzature, delle risorse umane e tecnologiche, dell'organizzazione operativa che permette il flusso delle merci e delle relative informazioni, dell'acquisizione delle materie prime e dei materiali ausiliari dalla produzione fino alla distribuzione del prodotto finito.



È, dunque, un'attività economica in grado di generare utilità, dove il termine «utilità» è da intendersi come la capacità di costituire un vantaggio o un profitto, che va ad accrescere l'utilità di beni preesistenti (ad es. nel caso del trasporto delle merci).

Nella sua più moderna e corrente definizione, la logistica riguarda:

- la pianificazione;
- la realizzazione delle attività;
- il controllo delle attività che concernono i flussi fisici dei materiali e i relativi flussi informativi, dal punto dell' approvvigionamento a quello dell'utilizzazione o del consumo del prodotto finito.

L'aspetto operativo dell'attività logistica, esplicitandosi nella movimentazione e nello stoccaggio dei materiali e dei prodotti finiti, genera valore assicurando la disponibilità delle scorte nei tempi, nei luoghi e nelle quantità adeguate, garantendo in questo modo il collegamento tra l'azienda e i suoi mercati esterni (fornitori e clienti). Da quanto fin qui considerato emerge che la «logistica» può comprendere una o più delle seguenti voci:

- customer service;
- previsione della domanda;
- gestione della comunicazione;
- gestione delle scorte;
- material handling;
- acquisizione dell'ordine;
- localizzazione di fabbriche e depositi;
- approvvigionamenti;
- imballaggio;
- gestione dei ritorni;
- trasporti;
- magazzinaggio e stoccaggio.

In linea generale fattore rilevante di vantaggio da ascrivere al processo di terziarizzazione è l'assenza di capitali investiti in immobili, impianti, strutture e personale.

In questo modo si rende un costo fisso totalmente variabile, cioè l'impresa paga un servizio limitatamente a ciò che viene realmente utilizzato, e può così destinare risorse maggiori al *core business*.

Diventa sempre più importante l'integrazione tra la strategia aziendale e la strategia logistica in modo che dalla loro interazione scaturisca un vantaggio competitivo per l'impresa.

La funzione logistica attraversa l'azienda in maniera orizzontale toccando le aree

ACQUISTI - PRODUZIONE - VENDITA

Per questo motivo, dunque, si sente più spesso parlare di una funzione di **logistica integrata** ovvero di una funzione che integra le attività delle tre aree aziendali in un'unica area.

Da non dimenticare, da questo punto di vista, l'importanza che assume l'informatica, quale mezzo di collegamento fra le parti.

L'autonomia contrattuale delle parti

Recita l'art. 1322 c.c. al II comma:

«Le parti possono anche concludere contratti che non appartengono ai tipi aventi una disciplina particolare, purché siano diretti a realizzare interessi meritevoli di tutela secondo l'ordinamento giuridico»

Ai sensi di tale disposizione di legge, pertanto, è consentito alle parti e alla loro autonomia negoziale, dare vita anche a negozi atipici purché meritevoli di tutela e non, quindi, in contrasto con la legge, l'ordine pubblico e il buon costume.

Ai fini di quest'ultima valutazione di meritevolezza, è bene evidenziare che il legislatore impone una verifica c.d. «*ex ante*», cioè è necessario che lo schema astratto consegnato dalle parti persegua un interesse meritevole di tutela e non che tale schema sia sicuramente conveniente per entrambe le parti.

A questi contratti, comunemente definiti «atipici» o «innominati» possono legittimamente applicarsi, oltre alle norme generali in materia di contratti, anche le norme regolatrici dei contratti nominati in tutti i casi in cui il concreto atteggiarsi del rapporto faccia emergere situazioni analoghe a quelle disciplinate da queste ultime.

Pertanto, da ciò se ne desume che benché nei contratti atipici la disciplina del contratto sia dettata in primo luogo dalle parti, non è a queste inibito di improntare taluni patti ad istituti tipizzati dalla legge, pur senza recepirne integralmente la normativa.

Conferma di tutto quanto esposto si ritrova anche nella lettera dell'art. 1323 c.c.:

«Tutti i contratti ancorché non appartengano ai tipi che hanno una disciplina particolare, sono sottoposti alle norme generali contenute in questo titolo»

Tale concetto, più volte ribadito e confermato anche dalla dottrina e dalla giurisprudenza, ha assunto (e tuttora riveste) dunque un'importanza fondamentale anche per il contratto di logistica che andremo ad analizzare.

Il contratto di logistica

Quello di logistica è un contratto nuovo, legislativamente non disciplinato sino al 2022 e, pertanto, rimasto a lungo atipico.

Esso rappresenta un'evoluzione dell'attività tradizionale dello spedizionario.

Quest'ultima verte nella necessità di eliminare o almeno ridurre, sotto il profilo spaziale e temporale, le giacenze di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e pezzi di ricambio, ossia quello che in termini pratici si chiama magazzino, e di organizzare la produzione in modo che l'approvvigionamento delle materie prime e dei semilavorati per un verso, la produzione del prodotto finito per altro verso, avvengano secondo il ritmo richiesto dalla produzione.

Le operazioni, che nel contratto di spedizione sono meramente accessorie, assumono nel contratto di logistica valenza autonoma, collocandosi sul medesimo piano della prestazione di trasporto, trasformando la figura dello spedizionario-vettore in quella di operatore logistico.

Tutto quanto sopra richiamato impedisce di qualificare il contratto di logistica, nell'ambito del tipo legale di trasporto.

In effetti il trasporto, alla pari delle altre prestazioni, è solo strumentale, e non prevalente, rispetto al risultato programmato e perseguito dai contraenti.

La qualificazione del contratto

Per lungo tempo, dunque, il contratto di logistica è rimasto dunque un contratto atipico, la cui disciplina è stata ricavabile, in relazione alle singole prestazioni, da quella dei contratti tipici di cui le stesse rappresentano il profilo essenziale: il trasporto, il deposito, l'appalto, la somministrazione, secondo i profili della:

- 1) Prevalenza
- 2) Combinazione
- 3) Integrazione

Si è anche affermata la qualificazione del contratto in questione come appalto di servizi, oppure come somministrazione di servizi, pervenendosi all'identico risultato di considerare applicabile, in virtù dell'art. 1570 cod. civ., la disciplina dei singoli contratti cui le prestazioni somministrate si riferiscono.

La corretta qualificazione della disciplina contrattuale è fondamentale perché, solo attraverso tale operazione, è possibile individuare le norme regolatrici della materia, ivi compresi gli aspetti giuridici applicabili della prescrizione o, anco:

Esso si può pacificamente definire come **un contratto - a titolo oneroso - di coordinamento di una pluralità di prestazioni tipiche, che si ripetono nel tempo, in grado di soddisfare il complesso dei bisogni e delle necessità durevoli di produttore e distributore.**

Fra le prestazioni tipiche anzidette vi rientrano solitamente le attività di deposito, movimentazione, manipolazione e trasferimento dei prodotti .

Più in generale, dunque, possiamo affermare che pensare ad un contratto di logistica significa avere a riferimento un accordo per la gestione dei processi e dei flussi, sia fisici che informativi, delle materie prime e dei prodotti – semilavorati o finiti – che entrano ed escono dagli stabilimenti dei produttori e dei distributori.



Le singole
attività
diventano
parte di un
unico ciclo e
assumono
rilievo in
ragione del
loro
coordinamento

.

Componendosi di singole prestazioni - corrispondenti ai contratti tipici di trasporto, deposito, spedizione, mandato, appalto, - che perdono la loro individualità e autonomia per divenire segmenti di una prestazione complessa, l'esecuzione del contratto comprende di solito non solo l'attività tipica che ne costituisce l'oggetto immediato ma anche tutte le obbligazioni accessorie che ne costituiscono la necessaria e naturale integrazione per raggiungere il fine pratico cui è preordinato all'adempimento dell'obbligazione principale.

E dunque, nel contratto di logistica assumono rilievo non tanto le singole prestazioni, quanto il loro coordinamento in funzione del risultato che il fornitore di servizi logistici si è obbligato a produrre.

Il nuovo articolo 1677 bis del codice civile

Alla fine dello scorso anno, con l'art. 1, comma 819, della [Legge 30 dicembre 2021, n. 234](#) (la Legge di Bilancio 2022), il legislatore è intervenuto sulla normativa preesistente codificando il contratto di logistica tramite l'introduzione di un nuovo articolo del Codice civile, l'art 1677-bis, "prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose", entrato in vigore nella recente estate, il quale recita:

"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 a un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili".

L'introduzione della citata norma, che di fatto recepisce un orientamento giurisprudenziale consolidatosi nel tempo, si è prestata nei primi commenti a talune interpretazioni a dir poco "estese" e fuorvianti, facendo arrivare taluni a sostenere che l'ingresso dell'articolo nel codice civile avrebbe minato la responsabilità solidale nell'ambito degli appalti di logistica, facendo con ciò venire meno una tutela fondamentale per i numerosi addetti al settore.

I primi commenti alla norma

«E' saltata la responsabilità in solido dei committenti, che quindi non dovranno più risarcire i dipendenti delle ditte subappaltatrici in caso di mancati pagamenti o irregolarità a seguito della modifica dell'Art. 1677 bis del Codice civile relativo alla responsabilità in solido dei committenti.

Poche settimane fa è stato approvato in via definitiva il D.L 36/2022 relativo all'attuazione del PNRR, alias il Decreto Aiuti, quello da cui è partita l'attuale crisi di governo che ha portato alle dimissioni del premier Draghi, poi respinte da Mattarella. Nelle pieghe di questo decreto è finito un emendamento, che di fatto cancella le tutele dei lavoratori della logistica impiegati in appalto da cooperative o piccole imprese.

Recita la nuova norma: "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".

Con la modifica approvata lo scorso 29 giugno, questi lavoratori, qualora, per esempio, non venissero pagati dal proprio datore di lavoro o l'azienda non dovesse versare i contributi dovuti, non potranno più rivalersi sul committente finale, quindi sui grandi brand che appaltano i servizi di trasporto .

Al committente, dunque, basterà richiedere alla cooperativa o piccola impresa che fornirà il servizio il cosiddetto Durc – il documento unico di regolarità contributiva – liberandosi in questo modo da ogni eventuale responsabilità che dovesse emergere successivamente.»

*«La differenza più significativa riguarda il **profilo di responsabilità del committente**, perché mentre on il contratto di appalto il committente è sempre obbligato in solido con l'appaltatore a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi entro il limite di due anni dalla cessazione dell'appalto, nel contratto di trasporto la responsabilità del committente decade se questi verifica la regolarità del vettore dal punto di vista degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi. Verifica che, come previsto dall'art. 83 bis comma 4 ter del D.L. 112/08, può essere assolta accedendo all'apposita sezione sul sito del Comitato centrale dell'Albo dell'Autotrasporto.»*

A respingere tale interpretazione giunge in questi giorni l'Interpello del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali n.1/2022 rilasciato dietro richiesta di chiarimento da parte di alcune sigle sindacali, che con riferimento al contratto di logistica ha chiarito come “Tale figura contrattuale 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””.

“Un simile vaglio di compatibilità non consente di escludere il regime di solidarietà di cui al citato articolo 29, comma 2, del d.lgs. n. 276 del 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. Infatti, l’articolo 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. Non può neppure ritenersi che possa inficiare tale orientamento la perdurante vigenza dell’articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con la legge 6 agosto 2008, n. 133. La disposizione – operante limitatamente al contratto di trasporto – circoscrive il regime di solidarietà in favore del committente che abbia verificato la regolarità retributiva, previdenziale e assicurativa del vettore in via preliminare alla conclusione del contratto stesso. 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.”

Ed infine concludendo che “Alla luce di quanto sopra rappresentato, si ritiene 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’articolo 29, comma 2, del d.lgs. 10 settembre 2003, n. 276, senza che la previsione contenuta nell’articolo 1677-bis c.c. possa far venire meno tale generale forma di tutela per queste categorie di appalti.”

Nonostante la codificazione del contratto di logistica nel codice civile, la sostanza del rapporto pertanto non viene a mutare, permanendo la natura di contratto misto riconducibile al genere più ampio dell'appalto di servizi.

Vedremo tra poco i nuovi dubbi interpretativi che la nuova formulazione ha generato e che dovranno essere chiariti e sviscerati in sede giurisprudenziale.

Gli elementi identificativi del contratto di logistica

Quello di logistica rimane pertanto un contratto:

- A titolo oneroso;
- Di durata;
- A esecuzione continuata.

La «causa» del contratto di logistica - intesa come il suo scopo giuridico economico - si rinviene nella funzione di garantire all'impresa il soddisfacimento dei servizi inerenti la gestione del processo logistico o di una sua fase.

Il contratto di logistica va poi tenuto distinto da fattispecie diverse in cui ci si trova in presenza di altri contratti tipici (soprattutto di trasporto) ai quali aderiscono alcune ulteriori prestazioni, che vengono però considerate meramente prodromiche o accessorie rispetto a quella principale e quindi ricondotte entro l'ambito della disciplina del contratto tipico. (ad esempio si reputa rientrare nella disciplina del contratto di trasporto il deposito temporaneo delle merci presso il vettore prima dell'inizio del loro trasferimento, o in una fase di trasbordo, o in attesa di riconsegna dopo l'arrivo a destinazione, c.d. transit point).

Non sono tuttavia rari dubbi interpretativi stante la sovrapposibilità di alcuni concetti e di alcune prestazioni.

A valle invece del contratto di logistica si registrano invece una serie di ulteriori rapporti contrattuali tra l'operatore logistico e i suoi ausiliari e che rientrano tuttavia in schemi contrattuali ben tipizzati (trasporto, deposito, facchinaggio, ...), contraddistinti da una specifica e consolidata disciplina legale.

Spesso il termine «logistica» e il relativo contratto è utilizzato in modo improprio laddove invece le parti intendono nella sostanza riferirsi principalmente ad attività di mero trasporto o di deposito.

In altre ipotesi si configurano rapporti contrattuali che è oggettivamente difficile distinguere tra un reale rapporto di logistica o da figure affini.

La disciplina applicabile al contratto di logistica

L'opinione prevalente di dottrina e giurisprudenza è per anni consistita nel fatto che al contratto di logistica si debbano applicare in via analogica le norme che regolano il contratto di somministrazione e, in quanto compatibili, le norme sull'appalto da intendersi quale «appalto di servizi».

Il concetto non pare snaturato nè dall'entrata in vigore dell'articolo 1677 bis, nè dal recente interpello ministeriale.

Le norme sull'appalto di servizi e le responsabilità solidali del committente

Posto che appare acclarato che debbano considerarsi applicabili le disposizioni sull'appalto di servizi, in sede contrattuale, appare necessario individuare e disciplinare anche gli aspetti strettamente connessi alle attività burocratiche/ amministrative legate a tale fattispecie.

Andrà, dunque, verificata la regolarità delle autocertificazioni e dei requisiti previsti dal T.U. in materia di documentazione amministrativa nonché in materia di responsabilità solidale dell'appaltatore.

Fra questi saranno ricompresi il DURC - documento unico di regolarità contributiva - e il DVR (documento di valutazione dei rischi), nonché laddove applicabile il DUVRI.

Potranno (dovranno) svolgersi anche altri controlli formali, fra cui:

- La verifica dell'iscrizione dell'appaltatore nel registro delle imprese, con particolare riguardo alla data, all'oggetto sociale e al capitale sociale stesso per accertarne la capacità tecnica;

In linea generale, inoltre, si evidenzia che l'art. 29, comma II del D.Lgs. 276/2003 prevede 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 i compensi spettanti da contratto, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi dovuti in relazione al periodo di esecuzione del contratto di appalto, ad esclusione delle sanzioni civili di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento (importanza della verifica in costanza di rapporto e non solo all'inizio del medesimo).

Sotto l'aspetto delle responsabilità solidali in materia fiscale e tributaria, si ritiene pertanto applicabile al contratto di logistica anche l'art. 17 bis del D.Lgs.241/1997, che ha introdotto a far data dal 2020 l'obbligo di controllo da parte del committente sulla corretta esecuzione e versamento delle ritenute operate dall'impresa appaltatrice, affidataria e dalle imprese subappaltatrici ai lavoratori impiegati nell'ambito di appalti e subappalti.

Viene in tal modo estesa la responsabilità del medesimo committente in merito alle ritenute fiscali a carico dei lavoratori sulle retribuzioni dagli stessi percepite, ampliando il quadro normativo in tema di responsabilità solidale negli appalti.

Riflessioni e dubbi che scaturiscono dalla nuova norma

Sicuramente il nuovo articolo 1677 bis ha da un lato il merito di codificare per la prima volta il contratto di logistica, ma la sua definizione e regolamentazione lascia spazio a più di un dubbio interpretativo.

La prescrizione nel contratto di logistica

Il primo dubbio interpretativo che sorge dalla lettura della nuova norma è dato dal termine prescrizione applicabile al rapporto.

Se si applicano le norme sull'appalto, infatti, il termine di prescrizione applicabile deve considerarsi quello ordinario di 10 anni. Tuttavia la formulazione dell'art.1677 bis dispone che «si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili».

Se dunque ipotizziamo un contratto di logistica in cui l'operatore, oltre alle attività di deposito e movimentazione si occupa anche di dare corso alle operazioni di trasporto, in base all'attuale definizione codicistica potremmo addirittura giungere al paradosso che sussista un duplice tema prescrizione: uno «lungo» per quanto concerne le attività di deposito e movimentazione, e l'altro «abbreviato» annuale per quanto concerne le attività di trasporto.

La questione interpretativa oggettivamente si pone.

In passato la giurisprudenza ha risolto casi simili applicando il termine prescrizione della tipologia di prestazione prevalente.

Si tratterà di vedere ora come si orienteranno i magistrati alla luce della nuova definizione codicistica, ma sarà in ogni caso utile un approccio prudente.

Applicabilità del limite di responsabilità vettoriale

Ulteriore spunto di riflessione è dato dall'applicabilità e dalla compatibilità della normativa inerente il trasporto ad un operatore logistico che non sia iscritto all'albo nazionale degli Autotrasportatori, ma che di fatto eroghi alla propria clientela attività di trasferimento merci tramite l'ausilio di operatori terzi che individua e contrattualizza.

Potrebbe in tal caso, per esempio, beneficiare del limite di responsabilità vettoriale, alla luce di quanto recita il nuovo articolo 1677 bis del codice civile?

Il Limite di responsabilità vettoriale

L'art. 2 del D.Lgs. 286/2005 definisce vettore «*vettore, l'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. Si considera vettore anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata a una cooperativa, aderente a un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce*»

Il limite di responsabilita' vettoriale

Il requisito obbligatorio di iscrizione all'albo Nazionale dell'Autotrasporto si pone pertanto come elemento necessario affinché l'operatore logistico possa beneficiare del limite di responsabilità vettoriale, in base a quanto disposto dall'art. 1677 bis (*«si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili»*).

Diversamente, l'operatore logistico non iscritto all'albo finirebbe con il beneficiare di un vantaggio competitivo ingiusto, essendo equiparato ad un vettore regolare.

Ovviamente nulla vieta alle parti di pattuire negozialmente e in sede di contratto che, al verificarsi di danni durante il trasferimento delle merci, si applichino all'operatore non iscritto all'Albo Nazionale dell'Autotrasporto i limiti di responsabilità vettoriale pattuiti, anche con richiamo per esempio all'art.1696 del codice civile.

Il diritto al fuel surcharge

Ed ancora il medesimo ragionamento si può si può sviluppare con riferimento al diritto dell'operatore logistico non iscritto all'albo a percepire il c.d. «fuel surcharge».

Tra gli elementi essenziali dei contratti di trasporto stipulati in forma scritta, in base a quanto recita l'art. 4 del D.Lgs. 286/2005, si annovera:

d) corrispettivo del servizio di trasporto e modalita' di pagamento, nonche' clausola di adeguamento di tale corrispettivo al costo del carburante, 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 [...]

Anche in questo caso, laddove non iscritto all'Albo Nazionale dell'Autotrasporto, l'Operatore Logistico non avrebbe diritto a tale adeguamento in modo automatico e cogente, non potendo essere considerato validamente come «vettore».

Tuttavia potrebbe ottenerlo in forza di inserimento di apposita clausola negoziale che, per espresso accordo tra le parti, rimandasse all'applicazione volontaria e contrattuale del meccanismo di adeguamento per il fuel surcharge.

I limiti risarcitori

Il regime di responsabilità in capo all'operatore non pare pertanto univoco. Varia infatti al mutare della «fase» di riferimento del rapporto.

Del resto lo stesso articolo 1677 bis rinvia alle norme sul trasporto in quanto compatibili: ciò di riflette anche sulle responsabilità dell'Operatore a seconda delle fasi del contratto in cui si è verificato un danno.

1. Perdita e/o avaria in una fase di trasporto:

Laddove il danno alle merci (avarìa o smarrimento) si verifichi durante le fasi di trasporto, la responsabilità dell'operatore sarà equiparata alla responsabilità del vettore e, pertanto, verranno applicati i limiti di responsabilità vettoriale tipici della singola disciplina o convenzione di trasporto applicabile.

2. Perdita e/o avaria in fase di deposito:

Qualora il danno alle merci si verificasse durante le fasi di custodia o movimentazione presso il deposito, l'Operatore sarà considerato quale depositario rispondendo illimitatamente e dovendo risarcire integralmente il danno, salvo che riesca a provare l'inevitabilità della perdita della cosa (ipotesi di caso fortuito o forza maggiore).

3. Perdita e/o avaria in veste di spedizionario:

Qualora l'operatore logistico fosse considerato come spedizionario, la sua responsabilità sembrerebbe equiparabile a quella del vettore in forza della recente modifica dell'articolo 1741 del codice civile.

La migliore risoluzione delle problematiche connesse ai limiti risarcitori resta comunque senza ombra di dubbio quella di prevedere, normare e disciplinare in sede contrattuale, la responsabilità dell'operatore per ogni tipo di danno diretto e/o indiretto comunque consequenziale e/o derivato dallo svolgimento della sua attività.



L'importanza della corretta redazione del contratto di logistica

Alla luce di quanto sin qui evidenziato, appare quanto mai opportuno il ricorso ad un valido strumento contrattuale che possa disciplinare al meglio il rapporto tra le parti nel contratto di logistica.

Nonostante l'importanza della materia spesso non vengono stipulati dei contratti ad *hoc* per la sua gestione e ciò per le aziende è *in primis* foriero di ingenti danni economici: danni che si ripercuotono dapprima sotto il profilo commerciale e, in seconda battuta, su quello legale.

La redazione di un contratto in cui vengano riportati in modo chiaro e trasparente i diritti e gli oneri delle parti, rappresenta un fondamentale deterrente rispetto al sorgere di possibili conflitti in fase di interpretazione ed esecuzione delle clausole in esso contenute.

Si deve anche tener presente che il contenuto del contratto non è da considerarsi rigido e intangibile, dal momento che lo stesso, su impulso delle parti, può essere modificato e integrato, se sorgono esigenze nuove, diverse e condivise rispetto al momento della stipula degli accordi iniziali.

Le precisazioni anzidette sembrano scontate ma, molto spesso nella quotidianità le aziende utilizzano contratti standard, rinvenibili in rete, senza adeguare il format rispetto al caso concreto che si va a regolare. O, ancora, adattando il modello in maniera erronea e controproducente agli stessi interessi di impresa.

Molto frequentemente, invero, si rinvengono le prime problematiche solo quando si è già data attuazione agli accordi ovvero quando sorgono contrasti in relazione all'interpretazione degli stessi. Dunque, in tali casi è evidente che aver dato precisa regolamentazione al contratto di appalto potrebbe essere dirimente per il proprio vantaggio.

Inoltre, prima di procedere alla stesura del contratto, altro aspetto molto importante, è quello inerente l'individuazione del proprio «fabbisogno aziendale»



Schema pratico per una corretta redazione del contratto

La formulazione di un contratto che disciplini la fornitura dei servizi logistici, diventa tanto più complessa quando l'operazione economica riguarda la gestione dell'intero processo logistico.

Si indicano di seguito i principali aspetti essenziali da disciplinare:

1. Corretta identificazione delle parti coinvolte

In primo luogo, è necessario individuare i soggetti fra cui esplicherà effetti il rapporto di esternalizzazione. Sarà, pertanto, di ausilio descrivere gli stessi mediante i loro riferimenti commerciali, fra cui: P.I., C.F., sede, legale rappresentante, ecc.

2. Breve premessa

In ordine alle necessità di *outsourcing* e la disponibilità della società di logistica a prendere in carico l'esecuzione del Servizio

3. Declinazione delle definizioni

4) Oggetto del contratto: vengono declinate tutte le attività che la Committenza affiderà in gestione alla società di logistica (molto utile il ricorso a capitolati e allegati tecnici specifici)

5) Definizione dei termini utilizzati per evitare controversie interpretative

6) Durata del vincolo ed eventuali clausole di rinnovo

7) Modalità di svolgimento dell'attività (più la descrizione sarà analitica, e meno potranno insorgere dubbi interpretative)

8) Eventuali clausole di revisione dei Servizi

9) Corrispettivo e modalità di pagamento

10) Clausole di eventuale sospensione dei pagamenti per obbligazioni solidali

11) Adeguamento ISTAT o di altro indice di rivalutazione

12) Luogo di esecuzione della prestazione e oneri accessori (es. Guardiania, sistemi di allarme, obbligo di tracciamento delle merci, reportistica)

13) Controllo delle merci in entrate e uscita e inventario (fisico o informatico)

14) Criteri di rotazione della merce (es. FiFo, Fefo...)

15) Gestione dei resi

16) Eventuali penali per violazione di obblighi assunti

17) Eventuale applicazione volontaria di norme (es GDP nella logistica distributiva del farmaco)

18) Criterio di quantificazione del danno e di liquidazione a favore dell'avente diritto (valore di carico, valore di produzione, valore di vendita, ...)

19) Coperture assicurative della società di logistica (si veda nel dettaglio infra)

20) Ipotesi di risoluzione e/o recesso anticipato, clausole risolutive espresse

21) Clausole risarcitorie e limiti di responsabilità per l'operatore

22) Clausole di compensazione automatica

23) Ipotesi di cessione del contratto

24) Ipotesi di subappalto (autorizzazione o diniego)

25) Previsione del Foro competente per eventuali controversie e normativa applicabile (es. Imprescindibile con soggetti stranieri)

La Sub contrattualizzazione

Ovviamente massima attenzione e cura dovrà essere prestata dall'Operatore nel riversare nei contratti a valle (contratti di deposito, movimentazione, trasporto,...) con i suoi fornitori terzi gli obblighi e gli impegni che si sarà assunto nei confronti della propria committenza, per evitare un pericoloso disallineamento.

Due esempi di clausola per lo stesso concetto

Primo Esempio di clausola assicurativa



«Sarà cura dell'Operatore provvedere ad adeguata copertura assicurativa per gli immobili, gli impianti, gli infissi e le attrezzature utilizzati, nonché per il personale operativo».

Secondo esempio di clausola assicurativa

«L'Operatore, per l'intera durata del vincolo contrattuale, provvederà a stipulare e a mantenere vigente una copertura assicurativa a salvaguardia dei diritti del cliente, e nello specifico:

- 
- a) Copertura All Risk per l'ammontare di Euro XX.000.000 al netto di eventuale franchigia contro danni occorsi alle merci in occasione della loro permanenza presso il deposito (incendio, allagamento, rottura, furto, eventi sociopolitici, colaggio impianto, mancato freddo);
 - b) Copertura contro i rischi connessi al trasporto delle merci e alle relative fasi di transito e sosta tecnica per l'ammontare di Euro XX.000.000 al netto di eventuale franchigia».
 - c) [...]

Il diritto di ritenzione a favore dell'operatore logistico

La giurisprudenza ha già in passato ampiamente riconosciuto e consentito il diritto di ritenzione a favore dell'operatore logistico in caso di mancato pagamento delle prestazioni da parte del committente, in forza della disciplina del deposito.

Tale concetto appare ancora maggiormente rafforzato ora con il nuovo articolo 1677 bis, che richiama anche l'applicazione della normativa in ambito di trasporto.

Ovviamente è facoltà delle parti inserire nel contratto clausole di esclusione di applicabilità o di diversa regolamentazione di tale istituto.

L'aumento dei costi di energia

Un tema di assoluta attualità è rappresentato, anche nell'ambito del contratto di logistica, dall'aumento dei costi per il fabbisogno energetico e l'impatto sui costi dell'Operatore Logistico.

Si pensi per esempio ai rapporti di logistica che necessitano di ambienti a temperatura controllata o refrigerata.

In questi casi, ma nel rapporto di logistica in generale, in assenza di una apposita clausola negoziale l'Operatore non ha diritto all'adeguamento automatico della tariffa in forza dell'aumento degli oneri energetici.

Può pertanto apparire utile inserire una clausola c.d. di hardship.

Le richiamate clausole nascono nella prassi del commercio internazionale e approntano rimedi azionabili dalle parti nel caso in cui la prestazione di una di esse, pur potendo essere eseguita, divenga eccessivamente onerosa a causa del sopraggiungere di eventi eccezionali e imprevedibili. I rimedi normalmente previsti nelle clausole di hardship consistono nella risoluzione del contratto o, più ricorrentemente, nella rinegoziazione delle condizioni contrattuali.

In quest'ultimo caso, con la clausola di hardship le parti: a) si impegnano, per il caso in cui una prestazione sia divenuta eccessivamente onerosa, ad avviare in buona fede le trattative per l'adeguamento delle condizioni contrattuali; b) disciplinano a monte le conseguenze dell'eventuale mancato raggiungimento di un accordo.

In assenza nell'ambito del contratto di clausole di questo tipo, il nostro ordinamento prevede 3 tipologie di rimedio:

a) L'articolo 1467 cod. civ., in materia di **eccessiva onerosità sopravvenuta**, prevede che la parte colpita da un evento straordinario e imprevedibile che ha reso la sua prestazione eccessivamente onerosa, possa adire l'autorità giudiziaria per richiedere la risoluzione del rapporto contrattuale, a condizione che dia prova della sussistenza dei presupposti stabiliti dallo stesso articolo 1467. La parte contro la quale è domandata la risoluzione, se ha interesse al mantenimento del rapporto contrattuale, può offrire di modificare equamente le condizioni del contratto.

In base all'art. 1467 cod. civ. la parte colpita dall'evento straordinario non può richiedere e/o ottenere una modifica delle condizioni contrattuali, ma solo sottrarsi all'esecuzione del contratto, invocandone la sua risoluzione.

b) L'articolo 1664 cod. civ., in materia di **contratto di appalto**, consente all'appaltatore di chiedere la revisione del prezzo, ma solo se l'aumento del prezzo delle materie prime sia tale da determinare un aumento superiore al 10% del prezzo convenuto per l'opera appaltata. Va tenuto presente che la revisione del prezzo verrà accordata solo per la differenza che eccede il 10%.

Nel rapporto di logistica non è tuttavia sempre agevole individuare la quota di incidenza dell'aumento energetico, e in ogni caso trattandosi di contratto misto l'eventuale differenza potrebbe al più essere individuata con riferimento alle attività da deposito. Peraltro l'art.1664 c.c. si riferisce all'aumento «dei materiali»...

c) Infine, buona parte della giurisprudenza ha individuato un obbligo di rinegoziazione in capo a entrambe le parti, quale declinazione del generale **dovere di buona fede nell'esecuzione del contratto** sancito dall'art. 1375 cod. civ., a fronte di rapporti colpiti da sopravvenienze sperequative, anche alla luce di quanto previsto dai Principi Unidroit per i contratti internazionali.

In pratica, si afferma l'obbligo delle parti di rinegoziare il contratto per ricondurlo ad equità, laddove si sia verificata un'alterazione dell'originario equilibrio contrattuale dovuta a circostanze sopravvenute e imprevedibili al momento della stipula.

Gli aspetti assicurativi connessi al contratto di logistica

L'assicurazione è un elemento di fondamentale importanza nel contratto di logistica.

Infatti, il fornitore dei servizi logistici può essere tenuto a risarcire i danni derivanti al Committente in ragione del deterioramento, distruzione, sottrazione o smarrimento delle merci al medesimo affidate per lo svolgimento dei servizi.

In considerazione di tali rischi, usualmente, le parti contrattuali s'impegnano ad accendere più tipi di polizze di assicurazione.

L'efficacia delle suddette polizze, normalmente, deve avere decorrenza dalla data di conclusione del contratto di fornitura dei servizi logistici e continuare a sussistere per tutta la durata del contratto di fornitura e, in alcuni casi e per danni che possono emergere successivamente, anche in epoca posteriore alla conclusione del contratto.

È, inoltre, buona norma a tutela di entrambe le parti contraenti massimali adeguati al valore dei beni.

Molto spesso le clausole che impongono oneri di copertura assicurativa nel contratto di logistica sono mal poste.

Si ritiene pertanto necessario che le parti individuino correttamente:

- 1) La **tipologia** di rischi da coprire con polizze assicurative (furto, rapina, bagnamento, incendio, esplosione, danneggiamento, crollo, trasporto, ...)
- 2) Il **massimale necessario** affinché la copertura possa considerarsi adeguata (per es. molto spesso il depositario non conosce il valore della merce stoccata dal committente)
- 3) Il **soggetto contraente** che è tenuto all'attivazione della polizza (Operatore o Committente).
- 4) La previsione di ipotesi di **cumulo di coperture**
- 5) L'**obbligo di attivazione** della polizza da parte del committente in caso di sinistri
- 6) **Rinuncia alla rivalsa** verso l'Operatore da parte della Compagnia intervenuta nell'indennizzo

La responsabilità dell'operatore permane anche in caso di stipula di copertura assicurativa: un errore molto comune da parte dell'Operatore Logistico è pensare che poiché le parti hanno stipulato una determinata copertura assicurativa contro una determinata tipologia di rischio, ciò equivale ad esenzione di responsabilità diretta dell'operatore.

La responsabilità dell'Operatore Logistico, laddove non espressamente rinunciata in forza della copertura assicurativa, permane in pieno e può essere sia sussidiaria e integrativa rispetto al danno liquidato dalla compagnia, sia primaria laddove il Committente per non «sporcare» la propria polizza pretenda il risarcimento del danno direttamente dall'Operatore.

Grazie per l'attenzione!



Viale Sabotino, 19/2 (Torre Romana)
20135 – Milano (MI)
Via Giovanni Nicotera, 29
00195 – Roma (RM)
Via Abate Gimma n.147
70122 – Bari (BA)

Tel + 39 02.58.300.672 - Fax +39 02.58.310.806
www.margiottalegal.it segreteria@margiottalegal.it