

CIRCOLARE N. 34
7 DICEMBRE 2012

**Trasporto merci – scheda di trasporto:
alcune indicazioni
Annotazione nella carta di circolazione degli
utilizzatori abituali**

© Copyright 2012 Acerbi & Associati®

Abbiamo notato (in base alle richieste di chiarimenti pervenutaci dalla nostra Clientela) che recentemente i controlli su strada dei mezzi adibiti a trasporto merci, in particolare da parte dei Comandi di Polizia locale nonché da parte della Polizia stradale, si sono numericamente molto intensificati, nonché sono diventati molto più ampi e puntuali.

Anche se si tratta di questioni che per lo più esulano da materie oggetto di consulenza da parte dello Studio, riteniamo utile ed importante portare a conoscenza della gentile Clientela le questioni problematiche di maggior rilievo che sono emerse.

Al paragrafo 6. commentiamo brevemente l'ulteriore adempimento, applicabile da oggi 7 dicembre, che prevede l'obbligo di indicare nelle carte di circolazione dei mezzi di trasporto che sono nella disponibilità di un soggetto diverso dall'intestatario per periodi superiori a 30 giorni, il nominativo dell'utilizzatore del veicolo e la scadenza temporale dell'utilizzo stesso.

1. Controlli in ordine alla regolarità del mezzo di trasporto

Per le società proprietarie di mezzi di trasporto (camion) si raccomanda la corretta "gestione" di ogni mezzo di trasporto, ad esempio: regolarità dei documenti di circolazione, dell'assicurazione, delle revisioni periodiche, della licenza per trasporto merci in conto proprio, ecc..

Nelle immediate vicinanze di alcuni caselli autostradali (ad es. all'uscita di Vicenza Ovest) sono presenti postazioni fisse di Polizia stradale ove vengono condotti i mezzi per essere sottoposti a vere e proprie complete "revisioni" allo scopo di verificare le condizioni di sicurezza del mezzo per la circolazione stradale, la rumorosità, le emissioni, ecc..

2. Controlli in ordine alla regolarità delle "licenze di trasporto merci in conto proprio"

Secondo quanto stabilito dall'art. 31 della L. 6 giugno 1974 n. 298 «il trasporto di cose in conto proprio è il trasporto eseguito da persone fisiche ovvero da persone giuridiche, enti privati o pubblici, qualunque sia la loro natura, per esigenze proprie, quando concorrano tutte le seguenti condizioni:

a) il trasporto avvenga con mezzi di proprietà o in usufrutto delle persone fisiche o giuridiche, enti privati o pubblici che lo esercitano o da loro acquistati con patto di riservato dominio o presi in locazione con facoltà di compera oppure noleggiati senza conducenti nel caso di veicoli di peso totale a pieno carico autorizzato sino a 6.000 chilogrammi, ed i preposti alla guida ed alla scorta dei veicoli, se non esercitate personalmente dal titolare della licenza, risultino lavoratori dipendenti;

b) il trasporto non costituisca attività economicamente prevalente e rappresenti solo un'attività complementare o accessoria nel quadro dell'attività principale delle persone, enti privati o pubblici predetti. Il regolamento di esecuzione specificherà le condizioni che debbono ricorrere affinché il trasporto sia da considerare attività complementare o accessoria dell'attività principale;

c) le merci trasportate appartengano alle stesse persone, enti privati o pubblici o siano dai medesimi prodotte e vendute, prese in comodato, prese in locazione o debbano essere da

loro elaborate, trasformate, riparate, migliorate e simili o tenute in deposito in relazione ad un contratto di deposito o ad un contratto di mandato ad acquistare o a vendere».

La norma definisce quindi in modo preciso l'ambito di operatività del trasporto di cose in conto proprio, il cui esercizio è subordinato ad apposita licenza rilasciata per ciascun mezzo, della quale è opportuno verificarne l'esistenza e la regolarità.

Il trasporto in conto proprio è quindi realizzato con mezzi propri (ovvero con mezzi di cui si ha disponibilità con le modalità stabilite dalla legge), per esigenze proprie, nonché deve riguardare esclusivamente merci di proprietà ovvero prodotte, vendute, in comodato, in locazione, oggetto di lavorazione o deposito.

L'art. 180 del D.Lgs. n. 285/1992 – "Codice della strada" –, prevede che il conducente, durante la circolazione, deve avere con sé i seguenti documenti:

- carta di circolazione del veicolo;
- patente di guida valida per la corrispondente categoria del veicolo;
- certificato di assicurazione obbligatoria;
- autorizzazione c/terzi o licenza c/proprio, quando il veicolo ha una massa complessiva a piena carico superiore alle 6 tonnellate. (artt. 83 e 88 del C.d.s.);
- documento di trasporto di cui all'art. 39 della legge n. 298/74 (per i veicoli di cui al punto precedente);
- altri documenti previsti da norme speciali (ad esempio certificato A.T.P. per il trasporto di derrate alimentari, certificato di formazione professionale per trasporti in regime ADR nel caso di trasporto di rifiuti, ecc.).

Ai sensi del citato art. 39 della L. 298/1974 *"Ogni trasporto in conto proprio, eseguito su licenza di cui al terzo comma dell'articolo 32, deve essere accompagnato dalla elencazione delle cose trasportate, che devono rientrare fra quelle previste nella licenza, e dalla dichiarazione contestuale che esse sono di proprietà del titolare della licenza o che ricorre una delle altre condizioni previste dalla lettera c) dell'articolo 31.*

L'elencazione e la dichiarazione sono sottoscritte dal titolare della licenza, o da un suo legale rappresentante, e dal conducente per le cose che devono da lui essere prese in consegna.

L'elencazione e la dichiarazione, nella forma prescritta dal regolamento di esecuzione, devono essere redatte in due copie, di cui una da conservarsi dal titolare della licenza per tutto il biennio successivo all'anno di emissione.

La copia della dichiarazione che accompagna il trasporto deve essere esibita ad ogni richiesta degli ufficiali ed agenti di polizia e dei funzionari incaricati del servizio di polizia stradale.

La copia della dichiarazione conservata dal titolare della licenza deve essere esibita tutte le volte che essa sia richiesta da funzionari del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione o, per incarico di questo, dagli ufficiali, agenti e funzionari di cui al comma precedente.

Qualora le cose oggetto di trasporto siano già sottoposte a controlli da parte dello Stato, per finalità diverse da quelle previste dal presente titolo e sempre che per l'effettuazione di tali controlli sia prevista la emissione di un documento di accompagnamento delle cose stesse, il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile - d'intesa con gli altri dicasteri interessati - può disporre con proprio decreto l'utilizzazione di tale documento in sostituzione della dichiarazione di cui al presente articolo."

Il soprariportato art. 39 prevede quindi che per ogni trasporto in conto proprio si debba predisporre:

- un elenco delle cose trasportate, che **devono tassativamente rientrare tra quelle previste dalla licenza**;
- e la contestuale dichiarazione che le merci trasportate sono di proprietà ovvero che ricorre una delle altre condizioni di cui all'art. 31 lett. c) della L. n. 298/1974 (che cioè le merci sono prodotte o vendute dal titolare della licenza, prese in comodato, prese in locazione o devono essere elaborate, trasformate, riparate, migliorate e simili o tenute in deposito in relazione ad un contratto di deposito o ad un contratto di mandato ad acquistare o a vendere).

Il documento che deve accompagnare i trasporti in conto proprio di cui al comma 1 dell'art. 39 della L. 298/1974 deve essere redatto in conformità all'allegato 1 al D.P.R. n. 783/1977.

Soltanto in via occasionale possono essere trasportate cose varie, non comprese nella licenza, purché siano di proprietà del titolare della stessa o da questi prese in comodato o in locazione ed il loro trasporto si renda necessario per esigenze di carattere straordinario e non continuativo, strettamente attinenti all'attività per la quale la licenza è stata rilasciata.

Quando si effettua un trasporto occasionale, il documento che accompagna il trasporto deve essere redatto in conformità allegato 2 del D.P.R. n. 783/77.

In allegato alla presente circolare sono riportati i modelli di cui ai sopracitati allegati 1 e 2 al D.P.R. n. 783/1977.

Se la merce viene trasportata con D.D.T., è sufficiente che la dichiarazione di cui sopra venga riportata sul retro dello stesso (come previsto dal D.M. 13 aprile 1979).

In allegato sono riportati i modelli di dichiarazione da apporre sul retro del D.D.T..

L'elencazione e la dichiarazione devono:

- essere sottoscritte dal titolare della licenza, o da un suo legale rappresentante, e dal conducente per le cose che devono da lui essere prese in consegna;
- essere redatte in due copie, di cui una da conservarsi dal titolare della licenza per tutto il biennio successivo all'anno di emissione; l'altra, che accompagna il trasporto, deve essere esibita ad ogni richiesta di ufficiali ed agenti di polizia e dei funzionari incaricati.

Si fa presente che eventuali violazioni alle disposizioni citate comportano rilevanti sanzioni amministrative pecuniarie nonché, in determinati casi, il fermo del veicolo ovvero il sequestro della merce trasportata.

3. Controlli in ordine alla corretta e completa compilazione della "scheda di trasporto"

In ordine all'introduzione della "scheda di trasporto" (istituita allo scopo di favorire le verifiche sul corretto esercizio dell'attività di autotrasporti per conto terzi) ed alle relative modalità applicative, rimandiamo all'ampia documentazione di Studio al riguardo, ed in particolare alle circolari nn. 8, 11, 16 e 24 del 2009.

Come noto, la "scheda di trasporto" deve essere emessa prima del trasporto a cura del committente; l'adempimento riguarda solo l'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi in ambito nazionale ed il committente obbligato è colui che ha ordinato il trasporto.

La "scheda di trasporto" può essere sostituita da copia del contratto di trasporto, o da altra documentazione equivalente quale ad esempio: la bolla doganale, la lettera di vettura internazionale, i documenti di accompagnamento dei prodotti assoggettati ad accisa, il DDT, nonché "ogni altro documento che deve obbligatoriamente accompagnare il trasporto stradale delle merci".

Naturalmente tali documenti equipollenti devono contenere (ovvero essere integrati con) tutti i dati previsti dalla "scheda di trasporto" e l'espressa dicitura di conformità al DM n. 554/2009: "Documento valido ai sensi del D.M. 30.06.2009 n. 554".

A seguito delle citate intensificate attività di controllo stradale, sono emerse contestazioni in ordine alla compilazione della "scheda di trasporto" in particolare per quanto riguarda le **istruzioni fornite al vettore**.

A tale riguardo, il comma 4 dell'art. 7 del D.Lgs. n. 286/2005 prevede che *"Quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato concluso ai sensi dell'articolo 5, gli organi di polizia stradale che hanno accertato la violazione, da parte del conducente del veicolo con cui è stato effettuato il trasporto, dei limiti di velocità di cui all'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, o la mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo di cui all'articolo 174 dello stesso decreto legislativo, verificano la compatibilità delle istruzioni scritte fornite al vettore, in merito all'esecuzione della specifica prestazione di trasporto, con il rispetto della disposizione di cui è stata contestata la violazione. Le istruzioni devono trovarsi a bordo del veicolo e possono essere contenute nella scheda di trasporto o nella documentazione equivalente ovvero allegate alla documentazione equipollente di cui all'articolo 7-bis. In mancanza delle istruzioni di cui sopra a bordo del veicolo, al vettore ed al committente si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente. Le stesse sanzioni sono altresì applicate al vettore e al committente quando le istruzioni di trasporto sono incompatibili con il rispetto delle predette norme."*

In altri termini, la norma obbliga il committente del servizio di trasporto, a fornire specifiche istruzioni scritte al vettore per il rispetto del codice della strada in esecuzione della specifica prestazione di trasporto, pena l'applicazione al vettore ed al committente delle medesime sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente.

Ne consegue che è assolutamente opportuno/necessario integrare la "scheda di trasporto", ovvero il documento equipollente (quale in DDT) con tali istruzioni al vettore.

La "scheda di trasporto" prevede uno specifico campo "Eventuali istruzioni" che accoglie le istruzioni aggiuntive fornite al vettore dal committente o da uno dei soggetti della filiera del trasporto (caricatore, proprietario).

Le **istruzioni** da riportare, ai sensi del citato art. 7 comma 4 del D.Lgs n. 285/2006, potrebbero essere del seguente tenore: *"Il vettore è obbligato a effettuare il presente trasporto nel rispetto della normativa vigente sulla sicurezza stradale e sociale, con particolare riferimento all'articolo 142 (limiti di velocità), all'articolo 174 (durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose) e agli articoli 61, 62, 164 e 167 (carico del veicolo) del Codice della Strada."*

4. Responsabilità solidale nei contratti di appalto – settore dei trasporti

Accanto alle previsioni normative dell'art. 35 del D.L. 223/2006 (si veda la circolare di Studio n. 29 del 2012), si ritiene opportuno segnalare che, in relazione ai soli appalti privati, convive nel nostro ordinamento un'altra disposizione dettata in tema di responsabilità solidale negli appalti: l'art. 29 del D.Lgs. n. 276/2003.

Tale previsione, recentemente modificata dalla Legge "Fornero" (art. 4 co. 31 della L. n. 92/2012), si affianca alle ipotesi di cui al citato art. 35 del D.L. n. 223/2006 (circolare di Studio n. 29 del 2012) prevedendo, diversamente da questa anche la responsabilità del **committente**.

In particolare la responsabilità solidale riguarda:

- il committente (imprenditore o datore di lavoro, dunque diverso dalla persona fisica privato);
- l'appaltatore;
- il subappaltatore,

in relazioni alle retribuzioni, al trattamento di fine rapporto, ai contributi previdenziali e premi assicurativi dovute ai lavoratori in relazione al periodo di esecuzione del contratto di appalto.

In tema di responsabilità solidale ex art. 29 D.Lgs. n. 276/2003 con riferimento al comparto dell'autotrasporto (e quindi, ai fini che qui interessano, alla possibile responsabilità solidale dei Clienti dello Studio qualora committenti di servizi di trasporto), è doveroso segnalare i contenuti della recente **circolare n. 17 dell'11 luglio 2012 del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali** (allegata di seguito alla presente).

Il documento prende atto che in tale settore sono presenti differenti forme contrattuali: il contratto tipico del trasporto, il contratto di appalto di servizi di trasporto, la subvezione (o sub-trasporto), il contratto di spedizione, il contratto di appalto di appalto di servizi, il contratto di logistica.

In relazione a tali forme contrattuali, delineate nei loro elementi essenziali, la citata circolare n. 17/2012 riassume in una tabella le possibili relazioni con le previsioni dettate in tema di responsabilità solidale.

Tipologie contrattuali	Applicazione regime solidaristico ex art. 29 co. 2, D.Lgs. n. 276/2003
▶ Contratto di trasporto	NO
▶ Appalto di servizi di trasporto	SÌ
▶ Subvezione	NO
▶ Spedizione	NO
▶ Appalto di servizi	SÌ (da verificare contenuto contratto)
▶ Logistica	SÌ (da verificare contenuto contratto)

5. Controlli in ordine al "controllo delle assenze dei conducenti"

Si raccomanda la predisposizione del "modulo relativo al controllo delle assenze dei conducenti" che deve essere tenuto a bordo del veicolo ed esibito ad ogni controllo su strada.

L'adempimento, stante il tenore della norma, si applica a tutte le imprese e i veicoli di tutte le categorie di trasporto.

Per un approfondimento si rimanda alla circolare di Studio n. 5 del 2010.

6. Indicazione nella carta di circolazione del nome dell'utilizzatore abituale del veicolo

È stato pubblicato in G.U. il D.P.R. 28 settembre 2012 n. 198 recante modifiche al D.P.R. n. 495/1992 Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada.

Dal 7 dicembre 2012 le carte di circolazione dei mezzi di trasporto che sono nella disponibilità di un soggetto diverso dall'intestatario per periodi superiori a 30 giorni devono prevedere l'annotazione del nominativo dell'utilizzatore del veicolo e la scadenza temporale dell'utilizzo stesso.

Il nuovo adempimento si applica alle carte di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi quando la predetta disponibilità è:

- a titolo di comodato, ovvero
- in forza di un provvedimento di affidamento in custodia giudiziale;
- in forza di contratti o atti unilaterali.

Sulla carta di circolazione deve essere annotato il nome del comodatario e la scadenza del relativo contratto, ovvero il nome dell'affidatario.

L'annotazione sulla carta di circolazione avviene a cura degli uffici del Dipartimento dei trasporti, su richiesta degli interessati.

Nell'attesa degli opportuni chiarimenti ministeriali, si segnala come il riferimento normativo agli autoveicoli e ai motoveicoli porta a ritenere che **tutti** i mezzi di trasporto (quindi autovetture, autocarri, autoveicoli per uso speciale, ecc.) elencati dall'art. 54 del D.Lgs. n. 285/1992 siano interessati da tale obbligo.

In caso di omissione è prevista una sanzione amministrativa con il pagamento di una somma da euro 653 ad euro 3.267.

La novità avrà un impatto anche sul mondo dell'impresa, posto che, nella generalità dei casi, le auto sono date in uso ai dipendenti in forza di contratto di comodato (ad esempio assegnazione in fringe-benefit), mentre il soggetto intestatario del veicolo è l'impresa.

Dovranno quindi essere aggiornati i libretti di circolazione di queste autovetture aziendali.

Esistono poi i veicoli aziendali "esclusivi", cioè ad uso esclusivo aziendale non assegnati in uso promiscuo ad amministratori o dipendenti, rispetto ai quali sarebbe opportuno che fosse chiarito il concetto di disponibilità: ad esempio, la carta di circolazione del furgone aziendale che gli operai usano a turno, ovvero anche per periodi più o meno prolungati, esclusivamente per finalità aziendali e solo nell'orario di lavoro, deve essere aggiornata?

Nel caso di autovetture intestate ad imprese ed utilizzate da soci e familiari, a nessuno sfugge il possibile coordinamento di tale disposizione con quella relativa all'obbligo di comunicazione all'Agenzia entrate dei beni dell'impresa utilizzati dai soci: è evidente la comune finalità delle due disposizioni di contrastare l'intestazione fittizia dei veicoli.

DOCUMENTO DI TRASPORTO DI COSE IN CONTO PROPRIO N° _____

A) Il Sottoscritto autotrasportatore di cose in conto proprio

Con sede in _____

Iscritto nell'elenco degli autotrasportatori di cose in conto proprio istituito presso l'ufficio provinciale M.C.T.C. di _____ al n° _____ titolare della licenza n° _____ Per una portata utile globale di _____ esercente l'attività di : _____

DICHIARA

Che nel trasporto accompagnato dal presente documento , sono caricate esclusivamente [1] le seguenti cose che rientrano fra quelle previste nella licenza sopra indicata _____

Le cose stesse caricate a : _____

(indicare la località)

sul veicolo _____

(indicare targa, categoria, fabbrica e tipo)

avente la portata utile di quintali _____

destinate a _____

(indicare destinatario)

con scarico a _____

(indicare la località)

sono [2] :

di sua proprietà []

da esso prodotte e vendute []

prese in comodato []

prese in locazione []

da esso elaborate , trasformate, riparate o simili []

tenute in deposito in relazione al contratto di deposito o ad un contratto di mandato ad acquistare o a vendere []

(eventuale indicazione prevista dalla nota [1])

data e ora della partenza _____

Firma leggibile del titolare o
del legale rappresentante

B) Il sottoscritto conducente _____

Dichiara che le cose trasportate elencate nella dichiarazione di cui sopra, sono state da lui prese in consegna.

Firma

[1] Nel caso che nel trasporto siano comprese anche cose costituenti trasporti occasionali, occorre che il trasporto stesso sia accompagnato altresì dal documento relativo a tali cose (all.2) del quale va fatta menzione sul presente mandato nell'apposito rigo mediante l'annotazione " vedi anche unito documento di trasporto occasionale n°"

[2] Barrare la casella relativa all'ipotesi che ricorre.

DOCUMENTO DI TRASPORTO OCCASIONALE DI COSE IN CONTO PROPRIO N° _____

A) Il Sottoscritto autotrasportatore di cose in conto proprio _____

Con sede in _____

Iscritto nell'elenco degli autotrasportatori di cose in conto proprio istituito presso l'ufficio

provinciale M.C.T.C. di _____ al n° _____

titolare della licenza n° _____

Per una portata utile globale di _____

esercitante l'attività di : _____

DICHIARA

Che nel trasporto accompagnato dal presente documento , sono caricate le seguenti cose che non rientrano fra quelle previste nella licenza e che costituiscono trasporto occasionale ai sensi dell'art. 10, comma terzo delle norme di esecuzione relative al titolo II della legge 6 Giugno 1974, n° 298

Le cose stesse caricate a : _____

(indicare la località)

sul veicolo _____

(indicare targa, categoria, fabbrica e tipo)

avente la portata utile di quintali _____ destinate

a _____

(indicare destinatario)

con scarico a _____

(indicare la località)

sono (2) :

di sua proprietà []

prese in comodato []

prese in locazione []

data e ora della partenza _____

Il presente trasporto occasionale è determinato dalle seguenti esigenze di carattere straordinario e non continuativo:

Firma leggibile del titolare o
del legale rappresentante

B) Il sottoscritto conducente _____

Dichiara che le cose trasportate elencate nella dichiarazione di cui sopra, sono state da lui prese in consegna.

Firma

N.B. Barrare la casella relativa all'ipotesi che ricorra.

DICHIARAZIONI

ai sensi dell'art.39 della Legge 298/74, dell'art.1 del D.M. 13-4-79 e della Legge 132/1987

A) TRASPORTO DI COSE IN CONTO PROPRIO

PER UN PESO COMPLESSIVO A PIENO CARICO SUPERIORE A KG 3.500

Il sottoscritto, titolare di licenza all'autotrasporto di cose in conto proprio n. _____

dichiara che le seguenti cose sono (*):

di sua proprietà;

da esso elaborate, trasformate, riparate o simili;

da esso prodotte o vendute;

prese in comodato;

tenute in deposito in relazione al contratto di deposito o ad un contratto di mandato ad acquistare o a vendere.

prese in locazione;

Firma leggibile del titolare

(o del suo legale rappresentante)

B) TRASPORTO OCCASIONALE DI COSE IN CONTO PROPRIO

PER UN PESO COMPLESSIVO A PIENO CARICO SUPERIORE A KG 3.500

Il sottoscritto, titolare di licenza all'autotrasporto di cose in conto proprio n. _____

dichiara che le seguenti cose sono (*):

di sua proprietà;

prese in comodato;

prese in locazione.

e costituiscono trasporto occasionale per le seguenti esigenze: _____

Firma leggibile del titolare

(o del suo legale rappresentante)

(*): Dichiarare l'ipotesi o le ipotesi che ricorrono.

N.B. - La dichiarazione B) va fatta anche nel caso che il trasporto, oltre che essere occasionale, comprenda cose che rientrano fra quelle previste nella licenza e va quindi aggiunta a quella di cui alla lettera A).

Ministero del lavoro e delle politiche sociali

Circolare 11 luglio 2012 n. 17/2012

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

Emanata dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, Direzione generale per l'attività ispettiva.

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

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

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

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

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

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

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

In sede ispettiva, pertanto, alla luce di tale orientamento, è necessario che il personale di vigilanza verifichi, in ogni caso, la natura, la quantità e la prevalenza delle attività svolte in concreto dai lavoratori: solo laddove il vettore compia esclusivamente le operazioni tipiche del trasporto e 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. n. 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 citato.

Rispetto a quanto sopra illustrato esiste, però, una particolare fattispecie negoziale, contemplata dalla dottrina e dalla giurisprudenza, nella pratica denominata "appalto di servizi di trasporto", per mezzo della quale il vettore si obbliga a trasferire, per un certo periodo di tempo, all'interno di una zona territoriale ben individuata, persone o cose da un luogo all'altro, dovendo ricorrere, nella specie, la "predeterminazione e la sistematicità dei servizi, accompagnate dalla pattuizione di un corrispettivo unitario e dall'assunzione dei rischi da parte del trasportatore" (sul punto, Cass. civ. Sez. III, sent. n. 6160 del 13 marzo 2009).

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

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

Tale assunto è stato confermato dalla giurisprudenza, tenuto conto del fatto che la suddetta ricostruzione sarebbe "oltremodo coerente con quella unitaria ricostruzione della vicenda contrattuale (...) per cui non è scindibile (...) il singolo episodio di trasporto, ma è necessario mantenere una visione unitaria e globale del rapporto contrattuale" (in tal senso Corte App. Torino 3 luglio 1991; cfr., altresì, Corte Costituzionale 5 novembre 1996, n. 386).

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

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

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

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

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

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

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

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

In tale contesto, il criterio discrezionale tra il contratto di appalto ed il contratto di trasporto, come sopra delineato, è l'assunzione o meno di un insieme di obbligazioni contrattuali non rinvenibili e non riconducibili alla sola disciplina del trasporto, quali "le obbligazioni derivanti dalla gestione per conto del committente di un'attività imprenditoriale complessa da organizzarsi in maniera stabile sulla base dell'esigenza manifestata dallo stesso committente, tale per cui la prestazione dedotta in contratto vada ben oltre il solo trasferimento delle cose da un luogo ad un altro (ed eventualmente nell'esecuzione delle tipiche obbligazioni accessorie al trasporto)" (cfr. sent. Trib. di Venezia - Sez. Lav. n. 218/2011; sent. Trib. di Milano - Sez. Lav. del 16 novembre 2005; nonché Cass. n. 11430/1992 e Cass. n. 5397/1979).

Nell'ipotesi di appalto di servizi, ovvero qualora risulti prioritaria la prestazione di servizi o di altre attività ad esse connesse (quali stoccaggi, catalogazione della merce, gestione della stessa all'interno del magazzino, promozione, vendita e commercializzazione dei prodotti trasportati ecc.) rispetto alla prestazione di mero trasporto, è sempre ravvisabile sine dubio il regime di responsabilità solidale di cui all'art. 29, comma 2, D.Lgs. n. 276/2003, espressamente prevista in capo al committente imprenditore o datore di lavoro e all'appaltatore.

Infine, poiché lo schema contrattuale dell'appalto di servizi riuniti risulta essere nelle pratiche commerciali assai "duttile", tanto da caratterizzare operazioni economiche diverse, in tale contesto il contratto di logistica risponde alla sempre più frequente tendenza del mercato ad accorpate più servizi in un'unica transazione negoziale, contemplando, di norma, la gestione del magazzino e le relative operazioni di carico e scarico, nonché il trasporto e le attività di organizzazione e di gestione dello stesso.

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

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

Il Direttore generale

Dott. Paolo Pennesi

Allegato

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
