

**INTORNO ALL'ART. 1677-BIS C.C. A DUE ANNI
DALLA SUA INTRODUZIONE NEL CODICE CIVILE***Mauro Menicucci*^{*}

SOMMARIO: 1. Breve cronistoria dell'art. 1677-bis – 2. Prime riflessioni sulla norma – 3. Segue. Ulteriori considerazioni preliminari – 4. Il rapporto di logistica ed i negozi collegati e misti – 5. L'inquadramento delle attività di logistica nell'appalto – 6. Il collegamento fra le singole fattispecie costituenti la logistica – 7. Segue. L'"eventualità" del trasferimento dei beni – 8. Considerazioni intermedie – 9. I servizi di logistica come *numerus clausus*? – 10. Nozioni conclusive.

1. – Con l'art. 1, comma 819, della l. 30 dicembre 2021, n. 234 (c.d. "legge di bilancio 2022"), è stato introdotto, nel codice civile, l'art. 1677-bis, rubricato "Prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose" ed avente ad oggetto, in estrema sintesi, la fattispecie nota, nella prassi dei traffici commerciali, come "contratto di logistica".

Nella versione originaria, la norma così disponeva: "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". La disposizione è stata, successivamente, modificata dall'art. 37-bis, c. 1, del d.l. 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modifiche, nella l. 29 giugno 2022, n. 79.

Il nuovo testo dell'articolo statuisce che "Se l'appalto ha per oggetto, congiuntamente, la prestazione di due o più servizi di logistica relativi alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili".

^{*} Professore associato di Diritto della navigazione, Dipartimento di Scienze Giuridiche (Scuola di Giurisprudenza), Università degli Studi di Salerno.



La norma sembra rispondere alle aspettative delle imprese del settore, ed in particolare di quelle facenti capo ad Assologistica, per avere introdotto la logistica nel nostro ordinamento e per aver dato, alla fattispecie, “il rango di contratto specifico all'interno della regolamentazione dei contratti di appalto”¹.

2. – In realtà, il legislatore sembra limitarsi, da un lato, data la collocazione e l'*incipit* dell'articolo (“Se l'appalto ha per oggetto”), a ricondurre la fattispecie, con le precisazioni che seguiranno, all'appalto (di servizi)², ove ricorrano le prestazioni ivi indicate (qualificate peraltro, tutte indistintamente, “servizi di logistica”)³; dall'altro, più che di definire il contratto, si premura di precisare che “alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili”⁴.

¹ V. la pagina web <https://www.assologistica.it/la-figura-della-logistica-entra-nel-codice-civile.htm>. Per R. Calvo, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, 1127, la norma in esame non ha “trasformato il contratto di logistica in una fattispecie legalmente tipica e compiutamente disciplinata. Esso continua a essere un accordo innominato”; contra O. Bonardi, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis c.c.*, in *Lav. dir. Europa*, 3/2022, 5, secondo cui la norma ha tipizzato il contratto, quale sottotipo dell'appalto, aggiungendo (p. 7) “che anche ove si volesse negare detta interpretazione a favore della persistenza dell'atipicità del contratto, le disposizioni in materia di appalto vi si applicano in assenza di diversa disciplina”; per P. Bozao- M. Monterossi, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs chiaroscuri interpretativi*, in *Dir. lav. mercati*, 2022, 510, il legislatore “ha inquadrato espressamente il modello social-tipico del contratto di logistica nell'ambito della categoria dell'appalto”. E v. anche quanto si dirà *infra*, alla nota 3.

² Anche il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, nell'interpello 1/2022 del 17 ottobre 2022, rilasciato a seguito della richiesta di chiarimenti di alcune sigle sindacali, ha affermato che la “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»”.

³ Sicchè potrebbe forse ragionarsi di tipicità della prestazione. Sul tema cfr. V. Roppo, *Il contratto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da G. Iudica- P. Zatti, seconda ed., Milano, 2011, 403 s., il quale, partendo dal presupposto per cui la definizione del tipo può essere “più o meno stringente”, ritiene che per alcune fattispecie (quali, ad esempio, il mandato ed il trasporto) si definisca la prestazione (ad esempio quella del mandatario), “suscettibile di inserirsi in contratti i cui ulteriori elementi potranno definirsi nel modo più vario”. Sicchè “più che un contratto tipico, si ha [...] una prestazione contrattuale tipica; più che un contratto, nella globalità dei suoi elementi costitutivi, [...] è descritto e disciplinato «un pezzo di contratto»” (il corsivo è nel testo originale).

⁴ Pure R. Bocchini, *Il contratto di logistica tra gli artt. 1570-bis e 1677-bis c.c.: dal ricovero di*

Qualche perplessità deve esprimersi già in relazione alla terminologia utilizzata dalla norma, nella parte in cui si riferisce a “due o più servizi di logistica relativi alle attività...”. Parrebbe infatti, almeno ad una prima lettura, che le attività individuate (ricezione, trasformazione, deposito, ecc.) si identifichino esse stesse con un servizio di logistica mentre, a ben vedere, la logistica consegue al collegamento fra i detti “servizi” che, insieme, danno luogo alla fattispecie in esame, consentendone la collocazione nell'appalto⁵.

Si ha, invero, un rapporto di logistica al ricorrere di una “serie coordinata e continuativa di servizi complessivamente e non [...] singolarmente considerati”⁶; in altri termini, le singole prestazioni individuate dalla norma, autonome e distinte, non daranno di per loro luogo ad alcuna attività logistica, se non in virtù del loro collegamento, “al fine del soddisfacimento delle complesse esigenze legate al fenomeno della terziarizzazione”⁷. E

Sasocorvaro all'attualità del nostro codice, in *Liber amicorum* per Paolo Zatti, vol. I, Napoli, 2023, 208, osserva che “da una prima lettura appare evidente che, a fronte della proposta di legge nella quale veniva rubricato il contratto come «contratto di logistica», il legislatore ha inteso inserire il contratto all'interno dell'appalto definendolo «prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose» e, quindi, assumendo una precisa scelta legislativa, peraltro non chiarita e poco comprensibile [...]. Il contratto di logistica è divenuto una «prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose» e tale definizione unita alla collocazione codicistica lascia più di un dubbio a chi, da tempo, ha approfondito i contratti di durata aventi ad oggetto servizi” (il corsivo è nel testo originale).

⁵ Osservava, già anni addietro, G. Silingardi, *Contratti di servizi di logistica*, in *Enc. giur. Treccani*, IX, Roma, 1988, 2, che “l'espressione contratto di servizi di logistica appare preferibile a quella di «logistica», in quanto la logistica è una fase della produzione industriale”; inoltre, che “l'oggetto del contratto di servizi di logistica può essere individuato nella prestazione di una serie coordinata e continuativa di servizi complessivamente e non più singolarmente considerati”.

⁶ G. Silingardi, *Profili giuridici del contratto di servizio di logistica*, in *Logistica informatica e trasporti*, a cura di E. Fanara, Messina, 1996, 155.

⁷ M. Brignardello, *Contratto di logistica*, in *Dig. disc. priv., Sez. comm., Agg.*, Torino, 2003, 265. La terziarizzazione, evidenzia G. Silingardi, *Contratti*, cit., 1, “è inevitabilmente destinata ad agevolare le naturali potenzialità del trasporto di merci, specie su strada”. Rimarca M. M. Comenale Pinto, *Spunti in tema di nuove tecniche di trasporto e di accesso alle infrastrutture*, in *Dir. pol. trasp.*, 2018, I, 9 s., come si avverta “l'esigenza di comprimere i tempi del trasferimento, a monte del processo produttivo, delle componenti necessarie, ed a valle dei prodotti finiti, fino all'utente finale, con l'eliminazione, o la riduzione delle fasi di immagazzinamento, nell'ottica del c.d. «Just in Time»”. Circostanza che ha condotto al “progressivo ampliamento del ruolo e dei compiti degli operatori del trasporto, e fra l'altro dello spedizioniere tradizionale (rispondente al modello codicistico del mandatario del mittente), fino a portarlo a divenire operatore di logistica”. Logistica che viene individuata, anche in relazione al concetto di “Just in time”, nella “funzione che assicura che i materiali giusti si trovino al posto giusto, nel momento giusto, nel giusto assortimento e nella giusta

vi sarebbe da chiedersi se, così ragionando, non si possa superare, contestualmente, il problema dell'esame del carattere principale o accessorio delle prestazioni⁸, che la norma riconduce nel *genus* dell'appalto in virtù del mero rapporto fra di esse intercorrente (pur con le riserve che saranno espresse più avanti).

Allo stesso tempo, secondo alcuni autori, la locuzione "due o più servizi", in luogo di "più servizi", consentirebbe di vincere l'obiezione, mossa prima della riforma, per la quale l'espressione da ultimo indicata ("più servizi"), insieme all'avverbio "congiuntamente", avrebbe reso necessario, per l'applicazione della disposizione in commento, "la necessaria coesistenza" di tutte le prestazioni indicate⁹. A dire il vero, la precedente formulazione, facendo riferimento a "più servizi", e non a "tutti i servizi" di logistica, consentiva già di ritenere sufficiente lo svolgimento solo di alcune delle attività prescritte dalla legge¹⁰.

Ancora, nel testo modificato, la norma si applica ove si prestino gli indicati servizi di "logistica", osservandosi che tale parola era stata "incredibil-

quantità, della giusta qualità e nelle giuste condizioni di presentazione", così garantendo la gestione dei flussi di materiali e di prodotti "dalla sorgente all'utilizzatore" (così L. Bianco, *Logistica e trasporti. Evoluzione, problemi attuali, tendenze*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, t. I, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo, S. Vermiglio, Milano, 2006, 48, 60 ss.). In riferimento alla logistica urbana, osservano A. Masutti, P. Nisi, *Il quadro normativo di riferimento della logistica urbana*, in *Rapporto Sipotra 2020-2012. Politiche e strumenti per una nuova mobilità urbana*, Roma, 2021, 234, che "Per molte attività commerciali [...] la possibilità di essere competitive e di rispondere in maniera efficace alle esigenze di mercato risiede proprio nella capacità di ottimizzare il processo distributivo delle merci nei contesti urbani e nelle conurbazioni a polarità diffusa, il tutto al fine di una progressiva riduzione dei tempi del trasporto delle merci e dei relativi costi".

⁸ Osserva, ad esempio, Brignardello, *Contratto di logistica*, cit., 266, che "l'accessorietà di una certa prestazione non rappresenta un concetto valido in assoluto, ma dipende dal contesto in cui è inserita, per cui la stessa prestazione può simultaneamente assumere carattere principale in un contratto ed accessorio in un altro. È il caso, ad esempio, della custodia, prestazione principale nel contratto di deposito ed accessoria in quello di trasporto".

⁹ Così A. Ghezzi, Sub art. 1677-bis, in *Commentario breve alla legislazione sugli appalti pubblici e privati*, a cura di A. Carullo- G. Iudica, quarta ed., Milano, 2022, 199; E. Villa, *Quando l'appalto ha ad oggetto servizi di logistica, quale regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori?*, in *Lav. dir. Europa*, 3/2022, 2, in nota 1.

¹⁰ Anche secondo M. Lopez De Gonzalo, *Il contratto di logistica nel codice civile*, reperibile all'indirizzo web <https://www.mordiglia.it/it/news/il-contratto-di-logistica-nel-codice-civile/>, s.p., ««più servizi» e «due o più servizi» sono espressioni del tutto equivalenti»; conf. A. Riccobono, *Tutela dei crediti di lavoro e responsabilità solidale nel "contratto di logistica integrata"*, in *Lav. giur.*, 2023, 364, in nota 3.

mente [...] obliterata”¹¹ nella elaborazione precedente, per comparire in quella modificata. Tuttavia, si è puntualizzato da altri, l'introduzione di detto termine non solo “non aggiunge nulla alla precisione della definizione”, ma rischia “l'effetto contrario: da un lato la descrizione delle diverse tipologie di servizi nel precedente testo corrispondeva già a quelli che vengono comunemente intesi come servizi di logistica; dall'altro non esiste una definizione legislativa di servizi di logistica alla quale si possa ritenere che il nuovo testo dell'art. 1677-bis cod. civ. abbia inteso fare riferimento”¹². Il che, per le ragioni che si verranno ad esporre, appare condivisibile.

Deve, infine, considerarsi che la norma, originariamente proposta da Asso-logistica come art. 48-bis¹³, da introdurre nel d.l. n. 76/2020, era rubricata “Contratto di logistica”, con il testo seguente: “Col contratto di logistica una parte assume, verso corrispettivo, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, congiuntamente le attività di deposito, preparazione, lavorazione, ed eventualmente trasporto, di beni di terzi”. Al secondo comma, si prevedeva che “Il contratto di logistica è regolato dalle disposizioni di legge applicabili alle singole attività di cui esso si compone”¹⁴. Anche su questa definizione si svolgeranno alcune considerazioni nel prosieguo del lavoro.

3. – Si è sottolineato che l'art. 1677-bis reca, rispetto alla proposta di Asso-logistica sopra richiamata, innanzitutto una rubrica più coerente con il capo del codice civile nel quale è inserita (il VII del Titolo III del Libro II, intitolato

¹¹ L'espressione è di Bocchini, *Il contratto di logistica*, cit., 208.

¹² Lopez De Gonzalo, *Il contratto di logistica nel codice civile*, cit., s.p., il quale aggiunge che “Data la variabilità dei contenuti che i contratti di logistica possono assumere nella pratica, una definizione normativa che ne cristallizzi la configurazione, non è forse nemmeno opportuna”.

¹³ Ci si riferisce alla “Proposta di introduzione del contratto di logistica nel Codice Civile”, presentata nell'audizione al Senato della Repubblica, XVIII legislatura, del 27 luglio 2020.

¹⁴ Il testo è reperibile all'indirizzo web https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/179/001/Assologistica.pdf. Sottolinea U. Carnevali, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677-bis c.c. e il contratto di servizi logistici*, in *Contratti*, 2022, 254, in riferimento al secondo comma della norma proposta, che la sua impostazione “andava incontro a due criticità. La prima criticità consiste nell'individuare con esattezza le singole attività e ricollarle per fattispecie ad una loro specifica disciplina legislativa. La seconda criticità consiste nel costruire un regolamento negoziale assai complesso perché composto da una pluralità di discipline legislative applicabili solo in quanto compatibili e con la difficoltà di dover stabilire, in caso di contrasto tra le varie norme dispositive, quale di esse prevalga sulle altre”.

“Dell'appalto”), pur essendo più “scarna”; inoltre, che non sarebbe né “lacunosa” né “insufficiente”, per il “semplice fatto che la prestazione dei servizi elencati rientra già nell’ambito di applicazione dell’art. 1677”, con il quale la nuova norma andrebbe letta in combinazione, integrandola con la disciplina del trasporto, per le attività di trasferimento dei beni¹⁵. L’articolo parrebbe quindi, come si era sostenuto, già *ante* riforma, in riferimento all’appalto di servizi, “agevola[re] notevolmente l’applicazione del c.d. criterio dell’integrazione”, atteso che “alle norme dettate in materia di appalto si aggiungono, in quanto compatibili, quelle relative al contratto di somministrazione (art. 1677), fra cui l’art. 1570 c.c. che prevede l’applicazione delle disposizioni che disciplinano i contratti cui corrispondono le singole prestazioni. Praticamente quindi, allorché la controversia riguarda profili attinenti alle singole prestazioni che costituiscono l’oggetto del contratto intercorso fra le parti e non già l’appalto complessivamente considerato la ratio del combinato disposto artt. 1570 e 1677 c.c. giustifica il richiamo alla disciplina dei singoli contratti, anziché l’applicazione per intero della disciplina generale attinente all’appalto”¹⁶.

Da altri autori si è osservato che la disciplina dell’art. 1677-bis “risulta dal concorso di tre normative in quanto compatibili: quella dell’appalto, quella della somministrazione e, limitatamente ai servizi che implicano il trasferimento di cose da un luogo ad un altro, quella del trasporto”¹⁷; oppure – si sottolineava fin da prima della riforma, con considerazioni per certi versi ancora attuali – “da quella dei contratti tipici” di cui le singole prestazioni “rappresentano il profilo essenziale: il trasporto, il deposito, l’appalto”¹⁸.

¹⁵ Cfr. Carnevali, *L'appalto di servizi*, cit., 254. Critico, sia sulla collocazione della norma che sulla sua rubrica, è Bocchini, cit. *supra*, alla nota 4.

¹⁶ Silingardi, *Profili giuridici*, cit., 169 s. Propendono per l’inquadramento del contratto di logistica nell’appalto di servizi P. Vasile, *Il contratto di logistica: aspetti generali e particolari nella evoluzione della dottrina e nelle applicazioni operative*, in *Dir. econ.*, 2000, 388; W. D’Alessio, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 412; M. Riguzzi, *Il contratto di trasporto stradale*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da M. Bessone, Torino, 2000, 34; A. Corrado, *Il contratto di servizi di logistica*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale. Trasporto*, coordinato da F. Morandi, Torino, 2004, 694 s.; S. Busti, *Contratto di trasporto terrestre*, in *Tratt. Cicu-Messineo-Mengoni-Schlesinger*, Milano, 2007, 39 s.; M. Lopez De Gonzalo, *Il contratto di logistica nella giurisprudenza e nella prassi contrattuale*, in *Dir. comm. internaz.*, 2015, 413; M. Campailla, F. Montanari, *La territorialità IVA a “geometria variabile” nell’ambito dei contratti di logistica integrata*, in *Dir. maritt.*, 2020, 943.

¹⁷ Carnevali, *op. cit.*, 255.

¹⁸ A. Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, 3a ed., 2015, 144.

Secondo altra dottrina ancora, l'insieme delle attività svolte non avrebbe dovuto ricondursi all'appalto ma, più correttamente, al contratto di somministrazione, essendo l'art. 1570 c.c. "il vestito non solo più adatto, ma forse perfetto, che il sarto avrebbe dovuto confezionare per il contratto di logistica"¹⁹.

4. – È opportuno ora interrogarsi, seppur ai limitati fini della presente indagine, su come si collochi l'art. 1677-bis nella più ampia, e lungamente dibattuta, questione del negozio collegato o misto/complesso²⁰, e, nell'ambito di quest'ultimo, nella teoria della prevalenza (o dell'assorbimento o della susunzione), della combinazione, dell'analogia e dell'integrazione.

Procedendo nell'ordine esposto, si sarebbe in presenza di contratti colle-

¹⁹ Cfr. Bocchini, *op. cit.*, 215, il quale osserva che "ferma la natura permeante di durata del contratto di somministrazione [...] è fuor dubbio che il contratto di logistica è un contratto di durata a fronte del quale [...] il fornitore di servizi logistici fornisce una serie di servizi di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione con organizzazione dei mezzi a proprio carico, e si obbliga, quindi, alla prestazione dei servizi funzionali allo svolgimento di tali attività di durata dietro corrispettivo di un prezzo". Anche secondo Calvo, *op. cit.*, 1127, "l'art. 1570 c.c. si prestava a fungere da paradigma cui trarre lumi in vista della elaborazione della nuova disciplina sulla logistica". Per un approfondimento sul rapporto fra appalto e somministrazione cfr. R. Bocchini, *Il contratto di somministrazione di servizi*, in *I contratti di somministrazione e di distribuzione*, a cura di R. Bocchini-A. Gambino, Torino, 2011, 5 ss.

²⁰ Osserva, R. Sacco, *La qualificazione*, in G. De Nova-R. Sacco, *Il contratto*, Torino, 2016, 1410 s., che, pur potendosi distinguere il contratto misto (il cui "contenuto è pari ai contenuti di due diversi contratti tipici") da quello complesso ("che risulta dalla unificazione di clausole costituenti semplici frammenti di più contratti tipici"), "in questa sede noi conosceremo un'unica categoria, che chiameremo indifferentemente contratto misto o complesso; così non ci discosteremo dall'uso prevalente". Anche secondo Roppo, *Il contratto*, cit., 405, si può parlare di contratti misti o complessi. Diversamente App. Roma 12 luglio 1995, in *Riv. dir. comm.*, 1996, II, 547 ss., con nota di F. Sangermano, *La dicotomia contratti misti-contratti collegati: tra elasticità del tipo ed atipicità del contratto*, secondo cui il contratto complesso è "soggetto alla disciplina giuridica corrispondente all'elemento causale che caratterizza l'intero rapporto", mentre il contratto misto è "soggetto alla regola della prevalenza". Sul tema cfr., altresì, S. Orlando Cascio, C. Argiroffi, *Contratti misti e contratti collegati*, in *Enc. giur. Treccani*, IX, Roma, 1988, 1 ss.; E. Contino, *Contratti misti, contratti collegati e meritevolezza degli interessi*, in *Giust. civ.*, 2001, I, 1897 ss. Secondo Calvo, *op. cit.*, 1113, "dal contratto di logistica affiorano i tratti rivelatori del negozio strutturalmente complesso. A fronte della pluralità e specificità delle singole prestazioni concordate, riusciamo a scorgere i presupposti utili ad applicare, in linea di massima [...] a ciascun frammento di prestazione solutoria lo statuto dell'intesa tipica che più si avvicina a esso. [...] balza agli occhi che la vicenda negoziale da noi indagata involga una varietà di frammenti contrattuali tipici, fra i quali spiccano il trasporto di merci, il deposito e l'appalto di opere e servizi".

gati ove ricorra una pluralità coordinata di negozi, che mantengono la loro causa distinta ed autosufficiente, seppure integrata, in concreto, dal detto collegamento, con il conseguente problema del se e del come le vicende di un contratto si riflettono sull'altro²¹.

Il contratto misto “risulta dalla unificazione di più contratti tipici presi nel loro contenuto globale”²²; è unico, con causa inscindibile (ed è, perciò, anche definito contratto “a causa mista”). In esso figurano elementi di tipi contrattuali diversi, con il conseguente problema della disciplina applicabile²³, per la cui individuazione si fa ricorso, come si è poco sopra anticipato, alla teoria della prevalenza (o dell'assorbimento o della sussunzione), della combinazione, dell'applicazione analogica²⁴ e dell'integrazione.

²¹ Cfr. Roppo, *op. cit.*, 406. Sul collegamento negoziale la bibliografia è molto vasta. Ci si limita a rinviare, senza pretesa di completezza, a R. Scognamiglio, *Collegamento negoziale*, in *Enc. dir.*, VII, Milano, 1960, 375 ss.; F. Messineo, *Contratto collegato*, in *Enc. dir.*, X, Milano, 1962, 48 ss. e, fra le opere monografiche, a R. Clarizia, *Collegamento negoziale e vicende della proprietà. Due profili della locazione finanziaria*, Rimini, 1982, passim; G. Schizzerotto, *Il collegamento negoziale*, Napoli, 1983, passim; A. Rappazzo, *I contratti collegati*, Milano, 2006, passim; G. Lener, *Profili del collegamento negoziale*, Milano 1999, passim; C. Colombo, *Operazioni economiche e collegamento negoziale*, Padova, 1999, passim; B. Meoli, *I contratti collegati nelle esperienze giuridiche italiana e francese*, Napoli, 1999, passim; P. Troiano, *Il collegamento contrattuale volontario*, Roma, 1999, passim; F. Maisto, *Il collegamento volontario fra contratti nel sistema dell'ordinamento giuridico*, Napoli, 2000, passim; S. Nardi, *Frode alla legge e collegamento negoziale*, Milano, 2006, passim; S. Scuderi, *Collegamento negoziale. Tipologie e fattispecie*, Bari, 2020, passim. Fra gli articoli più recenti cfr. E. Gabrielli, *Autonomia privata, collegamento negoziale e struttura formale dell'operazione economica*, in *Giust. civ.*, 2020, 446 ss.; C. Colombo, *Brevi riflessioni sul collegamento negoziale, tra evoluzione dottrinale ed emersione della figura nei testi normativi*, in *Jus civ.*, 2023, 628 ss., ove riferimenti; da ultimo, P. Gallo, *Il contratto in generale*, vol. II, Pisa, 2024, 44. In giurisprudenza cfr., da ultimo, Cass. 29 gennaio 2024, n. 2576; Cass. 18 gennaio 2024, n. 1909, Cass. 10 ottobre 2023, n. 28324, reperibili nella banca dati *onelegale*.

²² Sacco, *La qualificazione*, cit., 1411; afferma, perentoriamente, G. De Gennaro, *I contratti misti*, Padova, 1934, 106 s., che “resta fermo un punto: che allora si può parlare di contratto misto, quando si verifica una fusione di tipi contrattuali”.

²³ Roppo, *op. cit.*, 405 s.; G.B. Ferri, *Causa e tipo nella teoria del negozio giuridico*, Milano, 1968, 402; G. Silingardi, *Il cosiddetto contratto di servizi di logistica: prime considerazioni giuridiche*, in *Riv. circolaz. trasp.*, 1997, 271; M. Brignardello, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, in *Ec. dir. terz.*, 1996, 1088. Osserva De Gennaro, *I contratti misti*, cit., 169, che “L'elaborazione tecnica di una speciale categoria di contratti misti [...] perderebbe gran parte della sua importanza, se, per un dato contratto, appartenenza alla categoria dei contratti misti non significasse assoggettamento ad una determinata disciplina giuridica” (il corsivo è nel testo originale).

²⁴ Ritiene De Gennaro, *op. cit.*, 170 s., che “non sia esatto porre sullo stesso piano queste tre te-

Con la prima, dovrà determinarsi la fattispecie, per l'appunto, "prevalente"²⁵ della prestazione che, "assorbendo" gli altri elementi del contratto, si applicherà all'intero rapporto, con le norme del corrispondente negozio nominato²⁶; il criterio in esame opererebbe "in via eventuale, quando le discipline dei due tipi risultino, per qualche aspetto, incompatibili fra loro"²⁷.

Con la seconda, la disciplina da applicare "risulta dalla combinazione delle norme di legge dettate per ciascuno dei negozi tipici concorrenti e fusi insieme"²⁸.

La terza teoria (dell'applicazione analogica) consentirebbe, invece, di ap-

orie, come contenenti tre possibili sistemi per procedere al regolamento legale dei contratti misti; e che, invece, la teoria dell'assorbimento debba contrapporsi, in generale, al principio disciplinativo dei contratti-misti, che sia per adottarsi, presupponendone preclusa, per ragioni preliminari, l'applicabilità". Infatti, prosegue l'A., "se è possibile operare l'assorbimento di una prestazione, ciò significa [...] che non ci troviamo di fronte ad un contratto misto, sibbene ad un contratto univoco, normalmente nominato".

²⁵ Si è, sul punto, sottolineato da A. Masutti, *Le prestazioni di logistica ed i contratti di trasporto e di deposito*, in *I servizi di logistica. Aspetti operativi e giuridici*, a sua cura, Torino, 1999, 68, che "l'attività oggi svolta dagli operatori di logistica si presenta oltremodo frastagliata ed eterogenea. Risulta difficile, in questo contesto, ritenere prevalente, ad esempio, l'attività della raccolta delle merci dal luogo di consegna sino al magazzino od al destinatario finale, sulle attività di organizzazione e gestione delle spedizioni medesime".

²⁶ Cfr. A. Asquini, *Il contratto di trasporto terrestre di persone. Parte generale*, Padova, 1915 (ristampa inalterata Napoli, 1984), 89; *contra*, F. Messineo, *Dottrina generale del contratto*, terza ed., Milano, 1948 (ristampa inalterata Milano, 1952), 227, ove riferimenti, il quale evidenzia che "non sempre corrisponde alla realtà che si stabilisca la prevalenza di un rapporto contrattuale sopra agli altri"; che, "mediante l'assorbimento, l'intento economico delle parti, anziché essere salvaguardato nella sua integrità e secondato, sarebbe falsato e ostacolato"; che si metterebbero "in ombra", o sarebbero "compromessi", "proprio quegli elementi che si affermano – e non sempre sono – secondari e che danno al contratto innominato l'impronta caratteristica"; infine, che non sempre il contratto misto risulta da elementi "provenienti dai contratti nominati". E v. anche le osservazioni di T. Ascarelli, *Contratto misto, negozio indiretto* "negotium mixtum cum donatione", nota a Cass. 27 marzo 1930, in *Riv. dir. comm.*, 1930, II, 465 s. Proprio in riferimento ad un contratto di logistica, seppur con decisione antecedente alla riforma introdotta con l'art. 1677-bis, Trib. Napoli, 21 maggio 2021, reperibile nella banca dati *dejure*, ha affermato che "Il contratto di logistica è un negozio atipico, in forza del quale un soggetto, il fornitore di servizi logistici, assume la gestione di una o più fasi delle attività di deposito, movimentazione, manipolazione e trasferimento di prodotti di un altro soggetto, il committente, con organizzazione dei mezzi a proprio carico, e si obbliga quindi alla prestazione dei servizi funzionali allo svolgimento di tali attività, dietro il pagamento di un corrispettivo. Tale contratto configura, quindi, una figura atipica mista, contenente in sé gli elementi di varie fattispecie contrattuali (appalto, deposito, trasporto, somministrazione). Di talché, la relativa disciplina va individuata in quella risultante dalle norme del contratto tipico nel cui schema sono riconducibili gli elementi prevalenti (cd. teoria dell'assorbimento o della prevalenza), senza escludere-

plicare al contratto misto “le norme dettate dal codice per il contratto o il gruppo di contratti tipici che con quello presenti maggiore affinità”²⁹.

Infine, secondo la teoria “intermedia” dell’“integrazione”³⁰, al contratto misto dovrà applicarsi, quale disciplina generale, quella del tipo “prevalente”, a cui si aggiungono le disposizioni delle fattispecie contrattuali diverse, che non trovano compiuta regolamentazione nel primo. Cosicché, per quanto qui interessa, alla logistica potranno applicarsi “le norme relative al deposito e/o, a seconda dei casi, alla somministrazione o all’appalto di servizi”, non

re ogni rilevanza giuridica degli altri elementi, che sono voluti dalle parti e concorrono a fissare il contenuto e l’ampiezza del vincolo contrattuale, ai quali si applicano le norme proprie del contratto cui essi appartengono, in quanto compatibili con quelle del contratto prevalente. In altri termini, è la prestazione contrattuale caratterizzante del contratto che determinerà la disciplina normativa applicabile al rapporto contrattuale misto, a prescindere dal «nomen iuris» dato dalle parti allo schema contrattuale”. Su contratto misto e criterio della prevalenza cfr. inoltre, da ultimo, Cass. 20 settembre 2023, n. 17855, reperibile nella banca dati *onelegale*.

²⁷ Roppo, *op. cit.*, 406.

²⁸ Così L. Cariota Ferrara, *Il negozio giuridico nel diritto privato italiano*, Napoli, s.d. (ma 1948) (riproduzione anastatica Napoli, 2011), 219; De Gennaro, *op. cit.*, 184, definisce, quello della combinazione, “il principio unico regolatore dei contratti misti” (il corsivo è nel testo originale); *contra*, Messineo, *Dottrina generale*, cit., 228, che ritiene questo metodo “artificioso e fallace”, poiché si fonda sulla separazione delle componenti del contratto nominato, a cui segue la ricerca della disciplina normativa applicabile. Osserva l’A. che la premessa dalla quale origina la tesi in esame è “gratuita”, poiché “non è affatto vero che gli elementi del contratto nominato siano come giustapposti l’uno accanto all’altro; essi sono, al contrario, *compenetrati* e come *saldati* l’uno con l’altro, in unità organica: il contratto *non è una somma, ma una sintesi*. Così è, del pari, delle norme che regolano il contratto: esse *non* sono riferibili a *singoli elementi*, bensì al contratto tutto intero e restano modificate, proprio dalla circostanza di far parte della disciplina di uno, piuttosto che di un altro contratto” (il corsivo è nel testo originale). In giurisprudenza, v. Cass. 6 giugno 2006, n. 13253, in *Dir. trasp.*, 2007, 527, con nota di F. Mancini, *Sul periodo di responsabilità del vettore marittimo ai sensi delle Regole dell’Aia-Visby*.

²⁹ R. Scognamiglio, *Contratti in generale*, terza ed., in *Tratt. dir. civ.*, diretto da G. Grosso e F. Santoro Passarelli, Milano, 1975, 140, e v. già G. Osti, *Contratto*, in *Noviss. dig. it.*, IV, Torino, 1968, 500, e Messineo, *Dottrina generale*, cit., 229, il quale reputa questo criterio “meno ambizioso, ma più serio”, opinando che si dovranno applicare, per l’appunto analogicamente, le “singole norme, relative al dato contratto nominato, che si palesino come le più adatte al contratto misto da disciplinare e, occorrendo, quello dell’*analogia iuris*”. Rilevano S. Zunarelli-C. Alvisi, *Del trasporto*, in *Comm. Scialoja-Branca-Galgano*, sub artt. 1678-1702, Bologna, 2014, 40, che “tutto ciò presuppone, un’attività di individuazione dei tratti distintivi di una, o più, fattispecie contrattuali nominate, concretamente riscontrabili nel contratto posto all’attenzione dell’interprete, il che è inevitabilmente destinato a scontrarsi con la complessità dell’assetto negoziale predisposto dalle parti”.

³⁰ Su cui v. A. Masutti, *Il contratto di logistica*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrat-*

potendo comunque prescindere “da un coordinamento con la disciplina propria del trasporto stradale di merci, che pare destinata a trovare in ogni caso applicazione al fine di regolare quelle attività tipicamente e naturalmente connesse al trasporto”³¹.

La norma dell'art. 1677-bis parrebbe collocarsi, ad una prima lettura, in una posizione “ibrida” rispetto alle tesi esposte: se, infatti, inquadra i servizi di logistica nel contratto di appalto, così rinviando, stante il disposto dell'art. 1677 c.c. (e dell'art. 1570 c.c.), anche alla disciplina delle singole prestazioni ivi richiamate, lascia, contestualmente, fuori dalla propria regolamentazione il contratto di trasporto, rispetto al quale le altre attività mantengono la propria autonomia, non venendo da esso assorbite (si capirà, da qui a un attimo, il senso di questa precisazione).

5. – Proseguendo nel solco tracciato nel paragrafo precedente, pertanto, può asserirsi che l'inquadramento delle attività di logistica nell'appalto è manifesto, in virtù sia della rubrica della norma, che della sua collocazione, mentre l'applicazione delle disposizioni sulla somministrazione si ricava, potremmo dire *de relato*, dall'art. 1677 c.c.³²; allo stesso tempo, il trasporto verrebbe “scorporato” dall'appalto³³.

Il legislatore sembra, quindi, “preoccuparsi” primariamente, come si è anticipato, di sottrarre le attività che individua quali servizi di logistica alla

tualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo, a cura di G. Silingardi-A. Antonini-F. Morandi, Milano, 1996, 332 s., ove riferimenti; F. Marongiu Bonaiuti, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. internaz.*, 2002, 308; Silingardi, *Profili giuridici*, cit., 169; Brignardello, *Contratto di logistica*, cit., 270, ove riferimenti, che, però, non ritiene la teoria in esame “ottimale in assoluto”, perché non consentirebbe di conseguire risultati soddisfacenti dal punto di vista economico e giuridico. In giurisprudenza, v. Cass. 12 dicembre 2012 n. 22828, in *Dir. e Giust.*, 2012, 1137, con nota di G. Tarantino, *Contratto di agenzia, contratto di deposito o... tutti e due?*

³¹ Masutti, *Il contratto di logistica*, cit., 333.

³² Bocchini, *op. cit.*, 216, precisa che l'art. 1570 non sarebbe disposizione “di ritorno” dell'art. 1677, atteso che “l'art. 1677 c.c. non contiene alcun criterio di selezione delle due normative richiamate”, mentre “l'art. 1570 c.c., tra le norme richiamate dall'art. 1677 c.c., reca un criterio di selezione della disciplina, perché testualmente recita: «Si applicano alla somministrazione, in quanto compatibili con le disposizioni che precedono, anche le regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni»”.

³³ Per usare l'espressione di Calvo, *op. cit.*, 1124. Si comprenderà, invece, l'uso del condizionale nel prosieguo dell'indagine.

disciplina del trasporto, probabilmente al fine di sedare ogni questione in tema di appalto di servizi di trasporto³⁴, preservando, espressamente, l'autonomia di quest'ultimo.

Così facendo si tenta, verosimilmente, di porre termine al pluriennale dibattito in materia, per cui, come si è accennato, ove la controversia concerna l'appalto complessivamente considerato, si avrà riguardo alla disciplina di esso, diversamente dal caso in cui oggetto di discussione siano le singole prestazioni, alle quali dovrebbe applicarsi la disciplina ad essi propria³⁵. In questa prospettiva, verrebbe da osservare che anche il trasporto avrebbe dovuto subire la medesima "sorte" delle altre fattispecie, ossia mantenere la propria regolamentazione, a prescindere dalle puntualizzazioni del legislatore, proprio in virtù del disposto degli artt. 1677 e 1570 c.c.³⁶. Il che conforta il

³⁴ Tale fattispecie è richiamata dalla circolare del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali dell'11 luglio 2012, n. 17, reperibile all'indirizzo web https://old.adapt.it/adapt-indice-a-z/wp-content/uploads/2013/07/MLPS_circ_2012_17.pdf. Per un primo commento al provvedimento cfr. G. Gamberini, D. Venturi, *La responsabilità solidale nel settore dei trasporti: commento alla circolare del Ministero del lavoro n. 17/2012*, in *Dir. rel. ind.*, 2012, 859 ss. Contro l'appalto di servizi di trasporto si esprimono L. Tullio, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, nota ad App. Torino, 2 luglio 1991, in *Dir. trasp.*, 1993, 89 ss., il quale osserva, tra l'altro, che la fattispecie decisa dalla Corte, e ricondotta nell'appalto, in realtà realizza "una semplice esecuzione di trasporti su richiesta del committente"; M. Riguzzi, *Appalto di servizi di trasporto e termine di prescrizione*, in *Dir. trasp.*, 1998, 931 ss.; Busti, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 43 ss.; A. Tamburro, *L'appalto di servizi di trasporto*, in *I contratti del trasporto*, opera diretta da F. Morandi, t. II, Torino, 2013, 1240 ss.; Antonini, *Corso*, cit., 140 s.; Lopez De Gonzalo, *Il contratto di logistica nella giurisprudenza*, cit., 412; M. Badagliacca, *Dal contratto di spedizione al contratto di logistica*, in *Riv. dir. nav.*, 2021, 181 s. (ove riferimenti alla giurisprudenza, più recente, che ritiene invece ammissibile la figura, cui *adde*, Cass. 6 marzo 2020, n. 6449, Cass. 29 luglio 2019, n. 20413, entrambe nella banca dati *dejure* e, da ultimo, App. Roma, 7 novembre 2022, nella banca dati *onelegale*); C. Tincani, *Il trasporto e il contratto di logistica*, in *Dir. maritt.*, 2022, 552 s. *Contra* D. Rubino, *L'appalto*, Torino, 1980, 20; e v., altresì, V. Buonocore, *I contratti di trasporto e di viaggio*, in *Tratt. dir. comm.*, da lui diretto (e continuato da R. Costi), Torino, 2003, 35 ss. nonché, per una puntuale ricostruzione della fattispecie, anche alla luce degli orientamenti della giurisprudenza, G. Vermiglio, *L'appalto di servizi di trasporto*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattazione della navigazione, dei trasporti e del turismo*, cit., 393 ss.; M. Lopez De Gonzalo, *Spunti di riflessione in tema di appalto di servizi di trasporto*, nota a Cass. 14 luglio 2015, n. 14670, in *Dir. maritt.*, 2016, 107 ss.

³⁵ Silingardi, *Profili giuridici*, cit., 169 s., che richiama anche Trib. Cagliari, 16 aprile 1986, in *Dir. trasp.*, 1998, 173 ss., con nota di L. Murtas, *Il contract of affreightment: problemi di qualificazione*.

³⁶ Queste conclusioni sembrano trovare conforto nelle parole di Tullio, *Una fattispecie improponibile*, cit., 94, il quale, commentando la sentenza della Corte di Appello di Torino, evidenzia

pensiero, sopra espresso, che la sua esplicita esclusione dall'appalto sia dovuta soprattutto al timore di presevarne, anche letteralmente, l'autonomia, in un contesto nel quale, pur non revocandosene in dubbio la rilevanza, il suo ruolo si riduce a quello di "semplice componente del più ampio e complesso servizio offerto dall'impresa di logistica"³⁷.

Allo stesso tempo, non può sottacersi di evidenziare che la rubrica dell'art. 1677-bis, qui in esame, è dedicata al "trasferimento di cose".

Si colgono, anche per tale via, le aporie di una disposizione che si colloca nell'appalto e, pur recando, sia nella rubrica che nella prima parte del testo, riferimenti al trasporto (letteralmente, al "trasferimento" ed alla "distribuzione", nonché alla "spedizione", che pure è propedeutica ad un successivo contratto di trasporto³⁸), ne separa poi la disciplina dalle altre fattispecie nominativa-

che, discutendosi di corrispettivi per il trasporto, il giudicante avrebbe potuto/dovuto applicare le norme sul trasporto proprio in virtù dell'art. 1570, richiamato dall'art. 1677 c.c. E v. anche Bocchini, *op. cit.*, 215, il quale sottolinea che "se il profilo che sembrava preminente nella proposta di legge era quello di voler applicare le norme sul contratto di trasporto relativamente alle prestazioni *di trasferimento di cose da un luogo a un altro* allora non par dubitabile che, in forza dell'art. 1570 c.c., ben si possono contemperare le esigenze economiche delineate" (il corsivo è nel testo originale); Lopez De Gonzalo, *Il contratto di logistica nel codice civile*, cit., s.p.

³⁷ S. Zunarelli, *Il contratto di logistica: un ulteriore esempio della fuga dai tipi legali nel diritto dei trasporti*, in *Resp. comunic. impresa*, 1996, 59. Anche secondo Riccobono, *Tutela dei crediti*, cit., 366, "nella misura in cui stabilisce che le attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro vanno assoggettate alla disciplina del contratto di trasporto, la disposizione detta un criterio univoco per la regolamentazione di tali prestazioni, sottraendo all'apprezzamento del giudice qualsiasi valutazione circa la loro rilevanza nella complessiva economia del contratto: in sostanza, la disciplina sul contratto di trasporto dovrà essere applicata a qualsiasi segmento negoziale che abbia ad oggetto il trasferimento di cose, anche se abbia una valenza secondaria o accessoria rispetto alle altre obbligazioni assunte congiuntamente dal fornitore di servizi di logistica e riconducibili in prevalenza al modello dell'appalto".

³⁸ Sul tema, e sulla figura dello spedizioniere-vettore, cfr. Zunarelli-Alvisi, *Del trasporto*, cit., 23 ss.; F. Toriello, *Cargo governance e modelli di cooperazione*, Milano, 2014, 155 ss. In riferimento al c. 2 dell'art 1741 c.c., introdotto con l'art. 30-bis, comma 1, lettera d), del d.l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla L. 29 dicembre 2021, n. 233, v., da ultimo, A. Finessi, *La riforma della disciplina codicistica in materia di contratto di spedizione*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2023, 610. Sul contratto di spedizione cfr., altresì, senza pretesa di completezza, V. Buonocore, *Il contratto di spedizione*, in *Dir. e Giur.*, 1957, 609 ss.; A. Asquini, *Spedizione (contratto di)*, in *Noviss. dig. it.*, XVII, Torino, 1970, 1098; M. Grigoli, *La spedizione*, in *Tratt. Rescigno*, XII, Torino, 1985, 21 ss.; F. Chiomenti, *Spedizione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, XLVIII, Milano, 1990, 284 ss.; M. V. Cozzi, *Le operazioni accessorie al contratto di spedizione*, Milano, 1992, 87 ss.; A. Luminoso, *Spedizione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, XXX, Roma, 1999, 1; G. Silingardi, *Spedizione (contratto di)*, in

mente indicate, peraltro subordinandone l'applicazione ad una, non meglio qualificata (e qualificabile) valutazione di compatibilità. Senza omettere di considerare che, come pure si è detto, la collocazione della logistica nell'appalto appariva, già di per sé, idonea a preservare l'autonomia del trasporto.

Infine, senza addentrarci nel problema della relazione fra gli artt. 1677 e 1570 c.c., su cui la nuova disposizione non fornisce spunti di riflessione diversi rispetto al passato, poiché i due articoli continuano ad essere “in certo senso indisgiungibili [...] e reciprocamente complementari”³⁹, sembra parimenti opportuno compiere una valutazione, ulteriore, attinente alla logistica. Pur tutelando infatti, la norma – per le ragioni viste – l'autonomia delle singole fattispecie costituenti il rapporto, con particolare riferimento al trasporto, è altresì vero che potrebbe porsi, in concreto, il tema della disciplina applicabile in luogo dell'appalto.

Per essere più chiari, con riferimento, ad esempio, al prezzo da corrispondere, questo interesserà, generalmente, l'intero rapporto e non la singola prestazione⁴⁰, con tutto ciò che ne potrebbe conseguire, fra l'altro, in punto di eventuale diritto di ritenzione sulla merce⁴¹. Con riguardo, invece e sempre a

Dig. disc. priv., Sez. comm., XV, Torino, 2004 (rist.), 111; E. G. Rosafio, *Il contratto di spedizione*, in *Il mandato*, opera diretta da V. Cuffaro, Bologna, 2011, 325 ss.; G. Tellarini, *La spedizione*, in *I contratti del trasporto*, II, opera diretta da F. Morandi, Bologna, 2013, 1258 ss.; M. Badagliacca, *Recenti orientamenti giurisprudenziali in relazione alla figura dello spedizioniere*, in *Riv. dir. nav.*, 2020, 3 ss.

³⁹ Per richiamare la locuzione utilizzata da G. Cottino, *Del contratto estimatorio. Della somministrazione*, in *Comm. Scialoja-Branca*, sub artt. 1173-1176, Bologna-Roma, 1970, 205 s., il quale osserva che con l'art. 1570 c.c. “si realizza la conciliazione tra la disciplina unitaria del contratto di somministrazione e il differente atteggiarsi delle disposizioni che sono in esso dedotte. Ma con la disposizione dell'art. 1677 che estende all'appalto, ove abbia per oggetto prestazioni continuative o periodiche di servizi, in quanto compatibile, la disciplina e dell'appalto e della somministrazione, il legislatore salda e riunisce i pezzi sparsi dell'istituto”.

⁴⁰ È la medesima considerazione che fa Brignardello, *Dai contratti concernenti*, cit., 742, la quale, in riferimento alla sentenza del Tribunale di Cagliari sopra citata, rimarca che non è dato comprendere, dalla lettura del provvedimento, se le parti avessero pattuito il compenso per le singole prestazioni di trasporto o per l'intero rapporto come, invece, sovente avviene in quel che la medesima A. definisce “appalto di servizi di trasporto”.

⁴¹ In realtà potrebbe essere, questo, un falso problema, atteso che, come osserva Silingardi, *Il cosiddetto contratto*, cit., 277, “l'applicazione della normativa speciale sul diritto di ritenzione, di vendita e sul privilegio trova una pressochè naturale ed integrale coincidenza con le principali fra le prestazioni cui si obbliga l'impresa di logistica, assorbite nella regolamentazione degli strumenti di tutela dei crediti, in larga parte dalla disciplina di cui agli artt. 2756-2761 cod. civ.”.

titolo di esempio, al verificarsi di un sinistro, l'impresa di logistica potrebbe agevolmente affermare che il danno si è verificato durante il trasferimento delle merci, invece che nel corso di altre operazioni, per invocare la, più breve, prescrizione prevista per il trasporto, unitamente ai relativi limiti risarcitori⁴². Una certa unitarietà del rapporto⁴³, quindi, sarebbe utile per evitare pregiudizi alla parte che non può agevolmente individuare, sempre per restare nell'esempio ultimo, il luogo di determinazione dell'evento dannoso⁴⁴. Tra l'altro, l'art. 1677-bis in commento, come si è più volte rimarcato, fa salva l'applicazione

⁴² Si pensi all'ipotesi in cui il danno si sia verificato mentre la merce era in deposito, prima di essere distribuita (per usare la terminologia dell'art. 1677-bis). L'impresa di logistica avrà interesse, per l'appunto, a sostenere che il sinistro è accaduto durante il trasporto. E molto difficilmente il committente avrà accesso alla prova contraria. Anche costui, tuttavia, "a seconda dei casi [...] potrebbe avere interesse ad affermare che l'evento dannoso si è verificato nella fase del trasporto, al fine di avvalersi del regime di responsabilità *ex recepto*, ovvero in un momento precedente l'inizio di tale fase, al fine di precludere all'operatore di logistica la possibilità di avvalersi del beneficio della limitazione legale della responsabilità riconosciuto al vettore stradale" (così Zunarelli, *op. cit.*, 71); Masutti, *Il contratto di logistica*, cit., 337 s., pone in risalto le "innumerevoli difficoltà che in pratica possono insorgere solamente laddove si intenda dimostrare che un danno si è verificato nella fase finale del trasporto e non nei tempi ad essa precedenti. Il destinatario potrebbe avere interesse, ad esempio, a fornire detta prova attesa la opponibilità, con riferimento ai danni intervenuti durante detta fase, al regime di responsabilità *ex recepto*".

⁴³ Sul tema si v. Trib. Milano, 15 settembre 2006, in *Merito*, 2006, 12, 8, con nota di R. Pisciotta-F. Soldani, *La qualificazione giuridica del contratto di logistica*, secondo cui "Il contratto per «servizi logistici integrati» costituisce una figura unitariamente riconducibile, sotto il profilo causale, alla fattispecie tipica dell'appalto: sicché l'unico schema legale applicabile in concreto è quello dettato dagli artt. 1655 e seguenti del codice civile, con conseguente applicazione del termine prescrizione biennale previsto dall'art. 1667 c.c. e non invece quello annuale previsto in tema di trasporto dal combinato disposto degli artt. 1698 e 2951 c.c.". In tema di prescrizione, la giurisprudenza di legittimità applica il termine annuale previsto dall'art. 2951 c.c.: si v. Cass. 16 settembre 1997, n. 9128 e Cass. 21 ottobre 1997, n. 10332 (la prima è in *Dir. trasp.*, 1998, 931, con nota di Riguzzi, *Appalto di servizi di trasporto*, cit., ed entrambe sono in *Dir. maritt.*, 1999, 727 ss., con nota di M. Brignardello, *Dai contratti concernenti una serie continuativa di rapporti di autotrasporto ai contratti di servizi logistici: questioni attinenti ai termini di prescrizione*); Cass. 30 novembre 2010, n. 24265, in *Dir. maritt.*, 2012, 433, con nota di P. Astegiano, *La questione della natura e funzione della consulenza d'ufficio, in precario equilibrio tra ausilio tecnico del giudice e fonte di prova in un caso di determinazione delle differenze tariffarie per l'autotrasporto ex l. 6 giugno 1974, n. 294*, e in *Giust. civ.*, 2011, I, 2074; Cass. 3 luglio 2014, n. 15231 e Cass. 15 settembre 2021, n. 24895, entrambe nella banca dati *onelegale*. Nella giurisprudenza di merito v., di recente, Trib. Pavia 9 maggio 2023, nella banca dati *onelegale*. Osserva Busti, *op. cit.*, 43, proprio in riferimento al verificarsi del danno ed agli eventuali limiti risarcitori, che "la prestazione di trasporto, pur se confluyente nell'operazione di logistica, non resta comunque sprovvista di una propria individualità, qual che sia la sua maggiore o

delle norme sul trasporto per le “attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro”. In quest’ottica, assumerà verosimilmente rilievo la modifica, apporata dal legislatore al testo dell’art. 1696 c.c., nella parte in cui (comma 3), supera il principio di prossimità della prova e consente al vettore di applicare limiti risarcitori meno soddisfacenti per il danneggiato (in deroga al comma 1, che si riferisce, invece, al “prezzo corrente delle cose trasportate”)⁴⁵, “ove non sia possibile verificare in quale fase del trasporto si è verificato il danno”⁴⁶.

minore importanza nel rapporto con le altre attività che insieme compongono l’*opus* promesso dall’operatore di logistica”. E tale “individualità” pare trovare definitiva conferma nella riforma dell’art. 1677-bis, nella parte in cui fa salva l’applicabilità delle norme sul trasporto, come ulteriormente si dirà nel testo.

⁴⁴ Per danni “non localizzabili” si intendono quelli “per i quali non si sia raggiunta la prova della collocazione dell’accadimento che li ha determinati in una specifica tratta del percorso” (cfr. M. M. Comenale Pinto, *Un trasporto multimodale per l’inferno (su vie lastricate di buone intenzioni). A proposito della nuova formulazione dell’art. 1696 c.c.*, in *Riv. dir. nav.*, 2021, 729, in nota 14, ove riferimenti).

⁴⁵ Che il limite risarcitorio sia meno appagante per l’utente del servizio è sottolineato da Comenale Pinto, *Un trasporto multimodale*, cit., 729 s., il quale, contestualmente, evidenzia che “ciò esclude ogni interesse del vettore a contribuire all’individuazione del momento in cui il danno si sia verificato, in quanto dal raggiungimento di una prova siffatta potrebbe derivare il suo assoggettamento a un risarcimento caratterizzato da un limite più elevato”; peraltro contraddicendo, osserva il medesimo A., “l’opposta soluzione suggerita in dottrina e giurisprudenza e comunque fatta propria anche dal diritto uniforme”. Anche per A. La Mattina, *Il limite risarcitorio del vettore dopo le modifiche al codice civile*, in *Dir. trasp.*, 2022, 597, “vista la esiguità dei predetti limiti (per trasporti «interni» e «internazionali»), è intuitivo ritenere che il vettore non sia incentivato ad adoperarsi per agevolare la localizzazione del danno”. Pone in rilievo l’irrisorietà del limite risarcitorio, con il quale “si regala alle imprese di trasporto (e soprattutto agli operatori di trasporto multimodale) una sostanziale esenzione da responsabilità”, A. Antonini, *L’ultimo dell’anno e l’attivismo del legislatore su rilevanti tematiche afferenti al trasferimento di merci nell’appalto, nella logistica e nel trasporto multimodale*, in *Dir. trasp.*, 2022, 72; per R. Lobianco, F. Stradella, *La responsabilità del vettore nel trasporto multimodale alla luce della modifica dell’art. 1696 del codice civile*, in *Dir. trasp.*, 2023, 465, gli indicati limiti risarcitori, oltre ad essere “risibili”, “non trovano corrispondenza alcuna rispetto alla prassi contrattuale in atto, appaiono irragionevoli anche rispetto ai limiti definiti al comma 2 che, per quanto riguarda il trasporto internazionale stradale, sulla base del rinvio all’art. 23, comma 3, della Convenzione CMR, è fissato in 8,33 DSP”. Secondo M. Badagliacca, *La riforma dell’art. 1696 c.c.: un’occasione persa?*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, 213, il comma 3 dell’art. 1696 lascerebbe comunque “aperti i problemi relativi al regime di responsabilità da applicare, ai criteri di imputazione della stessa, al regime degli oneri della prova”. Evidenzia alcuni aspetti positivi della norma in esame, ricavandoli dalla lettura combinata dei commi 2 e 3, A. Zampone, *Le novità dell’art. 1696 c.c. e la disciplina sostanziale del trasporto multimodale. Forse il legislatore non è così sprovveduto!*, in *Dir. trasp.*,

6. – Si è, più volte, ribadito che un'altra peculiarità dell'art. 1677-bis risiede nella sua formulazione. L'inquadramento del rapporto di logistica nell'appalto deriva, infatti, dal collegamento, esplicitamente richiesto dalla norma in esame, fra le diverse attività in essa declinate: devono, invero, realizzarsi “congiuntamente [...] due o più servizi di logistica”, individuati nella “ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto”. Pertanto, la fattispecie potrà essere attratta nell'appalto ove ricorrano, per l'appunto congiuntamente, almeno due delle dette attività; in virtù di questo collegamento, e come diretta conseguenza, si applicherà anche la normativa propria delle fattispecie richiamate, stante il disposto degli artt. 1677 e 1570 c.c., cosicché l'autonomia di esse richiederà, preliminarmente, il loro collegamento che, peraltro, parrebbe quasi ontologico.

Invero, l'inizio del rapporto di logistica richiederà la ricezione della merce, la successiva custodia ed, eventualmente ma con una certa probabilità, il suo deposito⁴⁷. È, quindi, agevole arguire che, in ogni rapporto di logistica, si avranno certamente due, se non tre, delle attività indicate. Il che potrebbe determinare, come riflesso immediato, che la semplice consegna della merce “rischierà” di dare contestualmente luogo ad un appalto di servizi, poiché alla ricezione dei beni farà necessariamente seguito la loro custodia (anche solo per un attimo).

2023, 147, il quale afferma che “Non c'è dubbio [...] che la previsione di limiti specifici per il danno non localizzato debba essere letta nel contesto generale nel quale è inserita che stabilisce, ribadendola, la stretta connessione tra la limitazione risarcitoria e il corrispondente regime sostanziale di responsabilità. Sotto questo aspetto, l'integrazione del comma 2 dell'art. 1696 c.c. non pare affatto superflua e, pur senza dubbio perfettibile in termini di chiarezza espressiva, meriterebbe una convinta riabilitazione da parte di coloro che non ne hanno colto il pregio”.

⁴⁶ Antonini, *L'ultimo dell'anno*, cit., 73, parla di “buona pace” del principio di vicinanza della prova, “che avrebbe richiesto, in mancanza di identificazione della tratta rilevante, l'applicazione del regime più favorevole all'interessato al carico, il quale tale prova difficilmente può dare”.

⁴⁷ L'art. 1766 c.c. definisce il deposito come “il contratto col quale una parte riceve dall'altra una cosa mobile con l'obbligo di custodirla e di restituirla in natura”; custodia che è contemplata negli artt. 1768 e 1770 c.c. dedicati, rispettivamente, alla diligenza ed alle modalità di essa; in dottrina, si ritiene detta custodia elemento qualificante del deposito (cfr. Brignardello, *Tipicità*, cit., 1075, ove riferimenti). Inoltre, si è osservato che la regola di diligenza di cui all'art. 1768 c.c. non ha solo “la comune funzione di costituire la misura del comportamento dovuto dal debitore in fase esecutiva”, ma fornisce “un criterio di determinazione del contenuto dell'obbligazione di custodia”, che deve comprendere anche le attività strumentali, quali la detenzione, l'assegnazione di uno spazio ed il compimento di tutto quanto necessario alla conservazione della cosa (in tal senso Cozzi, *Le operazioni accessorie*, cit., 151 s., ove riferimenti).

Si realizzeranno così, “congiuntamente” (per riprendere l’avverbio utilizzato dal legislatore), già all’inizio del rapporto, “almeno due” delle attività richieste, per cui la ricezione e la custodia consentirebbero di dar luogo ad un rapporto di logistica anche se separate, ad esempio, dalla trasformazione.

Allo stesso tempo un contratto di deposito, che non può prescindere dalla ricezione e dalla custodia della merce ⁴⁸, sarebbe suscettibile di confondersi, indebitamente, con l’appalto di servizi.

E problemi non dissimili potrebbero aversi ove il committente si limitasse a consegnare, egli stesso, presso il luogo di deposito, la propria merce, per la sua trasformazione e la successiva restituzione da parte dell’impresa depositaria. Tale negozio, avendo ad oggetto la mera trasformazione del bene ricevuto, non dovrebbe rientrare in una fattispecie di logistica, in assenza di una disposizione quale l’art. 1677-bis ⁴⁹; e tuttavia, si ripete, la ricezione e la trasformazione potrebbero concretare quei “due o più servizi” suscettibili di determinare l’applicazione della norma in commento.

7. – Da altro punto di vista, la stessa circostanza di rendere meramente eventuali le attività di trasferimento dei beni, che pure assumono rilievo pre-

⁴⁸ Per meglio comprendere quel che si vuol dire, appare sufficiente richiamare nuovamente l’art. 1766 c.c.; in giurisprudenza, Cass. 15 luglio 2022, n. 21219, nella banca dati *dejure*, ha statuito che “Il fine del contratto di deposito è quello della custodia, conservazione e restituzione del bene conservato”.

⁴⁹ La questione potrebbe essere meno “teorica” di quanto, *prima facie*, possa apparire, ove si consideri, ad esempio, che il problema si era già posto per l’individuazione dei criteri di responsabilità dello spedizioniere, in riferimento alle “operazioni accessorie”. Sul tema v., ad esempio, Cass. 28 febbraio 2011, n. 4928 in *Dir. maritt.*, 2012, 465, con nota di F. Serra, *La responsabilità dello spedizioniere in relazione all’esecuzione delle operazioni accessorie e la tutela del mandante nei confronti del vettore*, nella quale si legge che “rientrando la custodia delle cose tra le operazioni accessorie alla conclusione del contratto di trasporto, lo spedizioniere è altresì soggetto alla disciplina di cui agli artt. 1768 e 1780 cod. civ., in tema di deposito [...]”. La complessità del tema può intendersi anche richiamando le osservazioni fatte, sempre *ante riforma*, da Brignardello, *Contratto di logistica*, cit. 266, secondo cui “se i due contraenti hanno pattuito determinate prestazioni (si pensi, ad esempio, alla predisposizione di idonee celle frigorifere per prodotti congelati, alla pesatura della merce, al controllo quantitativo e qualitativo della stessa, alla collocazione dei prodotti nei vari scaffali) e le hanno qualificate come servizi di logistica, ciò non toglie che, nei limiti in cui le stesse presentino un contenuto meramente accessorio alla custodia, il contratto stipulato rientri comunque nella fattispecie tipica del deposito”. Si dovrà, per l’appunto, verificare se, nell’applicazione casistica, il nuovo art. 1677-bis confermerà queste conclusioni.

minente per la logistica, desta non poche perplessità, ancor più considerando che detta preminenza è fatta palese dalla stessa rubrica della norma che, come si è più volte rimarcato, è intitolata “Prestazione di più servizi riguardanti il trasferimento di cose”.

Inoltre, ad una breve indagine, nei contratti di logistica il riferimento al trasporto difficilmente manca⁵⁰: ed invero, laddove “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 opera-

⁵⁰ Cfr., ad esempio, la circolare del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali dell'11 luglio 2012, n. 17, cit., secondo cui “il contratto di logistica risponde alla sempre più frequente tendenza del mercato ad accorpare 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”. Brignardello, *Tipicità*, cit., 1067, ove riferimenti, rileva che gli operatori logistici “si assumono la gestione dei flussi complessi per conto del mittente, coordinando i diversi mezzi di trasporto, occupandosi dell'immagazzinaggio e della distribuzione dei prodotti e offrendo vari servizi complementari”; Vasile, *Il contratto di logistica*, cit., 387, osserva che “il contratto di servizi di logistica si caratterizza [...] non solo per il puro e semplice trasferimento delle merci, ma per la combinazione con altre prestazioni [...]”. Il contratto di trasporto, di conseguenza, non è che l'attività prevalente, anche se talvolta tale attività può essere di rilevanza economica ed organizzativa molto limitata”; L. Bianco, *Logistica e trasporti. Evoluzione, problemi attuali, tendenza*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. La Torre-G. Moschella-F. Pellegrino-M.P. Rizzo-G. Vermiglio, I, Milano, 2006, 50, secondo cui le “fasi a valle della produzione fino alla distribuzione al cliente sono ovviamente di pertinenza della logistica”; Silingardi, *Il cosiddetto contratto*, cit., 266, individua “l'oggetto del contratto di servizi di logistica nella prestazione di una serie coordinata e continuativa di servizi complessivamente e non più singolarmente considerati [...] fino alla consegna dei prodotti al consumatore”; anche secondo Zunarelli-Alvisi, *op. cit.*, 44, nella prassi contrattuale l'operatore di logistica assume l'obbligo di trasferire le merci “ad un soggetto terzo in un altro luogo”; Tincani, *Il trasporto*, cit., 548, evidenzia che “la logistica è un modello organizzativo complesso in cui una parte preponderante è data dall'appalto di servizi e, in modo eventuale, da uno di immagazzinaggio riconducibile al deposito; nel complesso, tale schema non può prescindere dal trasporto, in quanto il processo aziendale è destinato alla distribuzione del prodotto finale. Pertanto, seppure meno articolato, il trasporto è un necessario segmento”. Sottolinea Antonini, *Corso*, cit., 142 s., che “nel contratto di logistica [...] la prestazione di trasporto diviene una delle numerose prestazioni cui è obbligato l'operatore logistico”; per U. La Torre, *Il trasporto come fatto e come contratto. Una ricognizione di problemi*, in *Dir. maritt.*, 2016, 681 s., le operazioni di logistica superano “il semplice trasporto, che pure è compreso nei servizi di logistica”; Badagliacca, *Dal contratto di spedizione*, cit., 183, evocava, prima della riforma, un intervento del legislatore sulla logistica, che tenesse conto dei mutamenti della realtà operativa, la quale “evolve dal contratto di trasporto ad un sistema trasporto, ove sono incluse una molteplicità di attività tra cui il trasferimento, con un unico referente, in luogo di un frazionamento di operatori individualmente responsabili”; Calvo, *op. cit.*, 1111 s., pone in risalto che “nella prassi il rapporto atipico di logistica tende a in-

zioni più complesse e si articolano in molteplici attività ad esso correlate (quali ad esempio lavori di imballaggio, raccolta ordinativi, trasferimento, gestione della conservazione delle merci, deposito, riconsegna a diversi 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'appalto⁵¹: anche questa definizione pone, quindi, in chiara evidenza l'ineluttabilità delle attività di trasporto, contenendo plurimi riferimenti ad esso. Ne discende che è assai arduo elidere il trasporto dai rapporti di logistica⁵² e, pur sembrando, di ciò, conscio il legislatore, che al trasferimento intitola – si ribadisce – addirittura la rubrica della norma, non pare averne tratto tutte le dovute conseguenze.

Potrebbe, quindi, sostenersi che il legislatore, nel momento stesso in cui ha “separato” il trasferimento dalle altre attività, ne ha voluto riaffermare l'importanza, ritenendolo intrinseco alla logistica⁵³, anche ove, si potrebbe

cludere (anziché esserne causalmente assorbito) il servizio di trasporto, onde soddisfare il fondamento giustificativo del contratto medesimo identificato dalla gestione del flusso di beni”; Marongiu Bonaiuti, *La disciplina giuridica*, cit., 307, rimarca i punti di contatto fra l'operatore logistico e lo spedizioniere-vettore. Secondo l'Associazione Italiana di Logistica (AILOG) la logistica è “l'insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nell'azienda i flussi di materiali e delle relative informazioni dalle origini presso i fornitori fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti e al servizio post-vendita” (si v. lo Statuto dell'Associazione). Anche nel “Contratto di fornitura per i servizi di logistica integrata”, predisposto da Assologistica, tali servizi di logistica integrata si individuano nel “complesso di operazioni tra loro coordinate svolte o fatte svolgere da un unico Operatore con una continuità fisica, operativa, informativa e di responsabilità sui risultati. In generale si tratta di operazioni relative ai diversi cicli di movimentazione, manipolazione e trasferimento delle merci da origine a destino. Di solito comprende anche servizi accessori e complementari inerenti a tali operazioni (eventualmente richiesti dal Committente e personalizzati in relazione alle sue esigenze) quali, a titolo meramente esemplificativo, controllo di qualità, assemblaggio, lavorazione, confezionamento, custodia e più in generale, quelli descritti nelle specifiche progettuali”.

⁵¹ V., ancora, la circolare del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali dell'11 luglio 2012, n. 17, cit.; App. Bologna, 5 febbraio 1997, in *Riv. giur. circol. trasp.*, 1997, 1019; Trib. Parma 3 luglio 2013, reperibile nella banca dati *onelegale*.

⁵² Osserva Tincani, *op. cit.*, 541, che “la logistica e il trasporto si sono attratti, poiché la prima categoria definisce operazioni preliminari, complementari o integrative, rispetto alle spedizioni, e tale nesso si ripercuote sulle scelte contrattuali”. Questo rilievo sembra scontato per Bozzao-Monterosi, *La difficile convivenza*, cit., 514, secondo le quali “dovrà essere invocata la categoria dell'appalto di servizi ex art. 1677-bis c.c. ove, assieme alle attività di trasferimento di beni, sia indicata almeno una delle prestazioni dettagliate in tale norma”.

⁵³ Possono forse, in tal senso, interpretarsi anche le parole di Carnevali, *op. cit.*, 254 s., per il quale “l'art. 1677-bis trova applicazione sia nel caso in cui il concreto contratto non abbia per og-

aggiungere, l'impresa di logistica si avvalga di subvettori⁵⁴. O addirittura, forse estremizzando il discorso, potrebbe sostenersi che la norma si limiti ad integrare l'art. 1677, con l'applicazione delle disposizioni sul trasporto ai servizi di trasferimento dei beni⁵⁵.

8. – Dalle considerazioni svolte nei paragrafi precedenti consegue che la modifica apportata al testo della norma, con l'addizione, all'avverbio “congiuntamente”, della locuzione “due o più servizi”, e la contestuale “separazione” del trasporto dalle altre attività, non solo non risolve i problemi che intendeva affrontare, ma ne pone altri, per il rischio di sovrapposizione di distinte figure negoziali. Il che richiederà, con tutta probabilità, un'indagine casistica della reale volontà delle parti, con il pericolo di vedere applicare, anche a fattispecie non rientranti nella logistica, l'art. 29, c. 2, del d.lgs. 10 settembre 2003, n. 276 (c.d. “legge Biagi”)⁵⁶. Più opportuno sarebbe stato,

getto, fermo restando il servizio di trasferimento da un luogo ad un altro, tutti gli altri servizi menzionati dalla norma, ma ne ometta qualcuno (come ad esempio la custodia); sia nel caso in cui il concreto contratto, sempre fermo restando il servizio di trasferimento da un luogo ad un altro, abbia per oggetto un qualche ulteriore servizio non menzionato dalla norma (come ad esempio l'imballaggio)” (corsivo aggiunto).

⁵⁴ Evidenzia Tincani, *op. cit.*, 542, che “la frammentazione del processo produttivo ha fatto emergere un più grave problema, il quale riguarda la fase della distribuzione o, comunque, del trasferimento in entrata e in uscita dagli stabilimenti destinati a permettere la complessiva logistica. Nell'ambito delle corrispondenti catene, le imprese di maggiori dimensioni fanno ricorso a subvettori costituiti non solo in Italia, ma in altri Paesi europei da piccole imprese, con la proprietà del veicolo, ma senza molte altre risorse organizzative e con una corrispondente e strutturale debolezza finanziaria”.

⁵⁵ Cfr. Carnevali, *op. cit.*, 254, secondo cui “l'art. 1677-bis nulla dispone in merito alla disciplina applicabile alla prestazione dei vari servizi diversi dalle attività di trasferimento di cose da un luogo ad un altro per il semplice fatto che la prestazione di tali servizi rientra già nell'ambito delle prestazioni disciplinate in via generale dall'art. 1677. L'art. 1677-bis integra l'art. 1677 disponendo l'applicabilità altresì delle norme relative al contratto di trasporto ai servizi che implicano il trasferimento di cose da un luogo ad un altro”.

⁵⁶ La norma (modificata, da ultimo, dal d.l. 7 marzo 2017, n. 25, convertito, senza modifiche, nella l. 20 aprile 2017, n. 49) regola la responsabilità solidale del “committente imprenditore o datore di lavoro” con l'appaltatore (e con eventuali subappaltatori), entro “due anni dalla cessazione dell'appalto”, per i crediti (per retribuzioni – compreso il TFR – contributi previdenziali e i premi assicurativi) sorti a favore dei dipendenti dell'appaltatore stesso (o del subappaltatore) “durante l'esecuzione del contratto”. Sul tema v. Calvo, *op. cit.*, 1125; Bonardi, *Il contratto di logistica*, cit., 5 ss.; Bozao- Monterossi, *op. cit.*, 511 s.; Tincani, *op. cit.*, 554 s.; Riccobono, *op. cit.*, 370 ss.; Villa, *Quando l'“appalto”*, cit., 2 ss. Per una recente applicazione della disposizione ad una fattispecie qua-

quindi, indicare nel dettaglio le attività che, tutte congiuntamente, avrebbero dato luogo al rapporto in esame.

Anche su questi temi, più chiara appariva la definizione elaborata da Assogistica, a cui si è fatto cenno in apertura del presente lavoro, secondo cui con il contratto di logistica “una parte assume, verso corrispettivo, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, congiuntamente le attività di deposito, preparazione, lavorazione, ed eventualmente trasporto, di beni di terzi”. Tuttavia, anche detta definizione presenta il limite di ritenere meramente eventuale il trasporto dei beni che, invece, in un rapporto di logistica appare, per le ragioni viste, difficilmente obliterabile, quantomeno in una delle fasi di gestione della merce, ossia “in entrata” (ove alla consegna della stessa si provveda presso la sede del committente – si pensi ad una clausola “*ex works*”), o “in uscita”, con il successivo trasferimento ai destinatari (i.e. la “distribuzione”) ⁵⁷.

lificata come “appalto di servizi di trasporto”, v. App. Roma 7 novembre 2022, cit. Che la norma si applichi anche ai rapporti di logistica è stato chiarito dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali nell’interpello n. 1/2022, cit. Si tenga poi conto che, in virtù dell’art. 7 *ter* del d. lgs. 12 novembre 2005, n. 286 (introdotto dal d.l. 6 luglio 2010, n. 103 convertito, con modifiche, dalla l. 4 agosto 2010, n. 127), il *sub-vettore* “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. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore”. Sul tema v., fra molti, M. Turci, *Dell’azione diretta del sub-vettore in caso di fallimento del vettore principale: note minime a margine di Trib. Verona 6 ottobre 2021*, nota a Trib. Verona 6 ottobre 2021, in *Dir. maritt.*, 2022, 653 ss.; Id., *Corsi e ricorsi (ma non arrivai): le travagliate vicende dell’azione ex art. 7 ter d.lgs. 286 del 2005*, nota a Corte cost. 15 maggio 2020, n. 93, in *Dir. maritt.*, 2020, 1112 ss.; G. Benelli, *Brevi note sulla legittimità costituzionale dell’azione diretta del sub-vettore contro il committente*, nota a Corte cost. 29 ottobre 2019, n. 226, in *Dir. trasp.*, 2020, 137 ss.; C. Tincani, *L’attuale disciplina sul subtrasporto*, in *Dir. trasp.*, 2017, 445 ss.; M. Riguzzi, *La L. 4 agosto 2010, n. 127: prime riflessioni sui profili innovativi e sugli elementi qualificativi della nuova disciplina dell’autotrasporto di cose*, in *Dir. trasp.*, 2011, 111 ss. Rileva M. M. Comenale Pinto, *La disciplina nazionale e quella internazionale del contratto di subtrasporto stradale*, in *Riv. dir. nav.*, 2017, 422 s., come la normativa italiana riprenda quella introdotta in Francia nel 1998 (c.d. “*loy Gaysot*”, di modifica dell’art. 101 del codice di commercio, che corrisponde al vigente art. 132-8 del medesimo codice).

⁵⁷ Osserva Zunarelli, *Il contratto*, cit., 61, che le operazioni di consegna, stoccaggio e custodia assumono “carattere preliminare alla vera e propria fase della distribuzione”. E si v., altresì, quanto osservato *supra*, alla nota 50. Va, parimenti, rilevato che la scelta definitoria del rapporto, compiuta da Assogistica, era dovuta, come afferma la stessa associazione nella proposta più volte citata, alla volontà di evitare l’applicazione delle teorie dell’assorbimento e della prevalenza e di garantire “da

Tra l'altro, a voler essere, forse oltremodo, analitici nell'esegesi del testo della norma, il legislatore utilizza due volte il termine "trasferimento", puntualizzando che ad esso si applicano le disposizioni relative al contratto di trasporto: dovrebbe, quindi, ritenersi che analoga sorte non tocchi alla "distribuzione", che pure dà luogo ad un trasporto: ma questa conclusione, si confessa subito, appare eccessivamente formalistica.

Se quanto detto si ritiene condivisibile, quindi, la norma avrebbe dovuto prevedere, ai fini della sua applicazione, il concorso, se non di tutte, certamente di più di due delle indicate attività e, fra quelle indispensabili, per utilizzare i termini dell'art. 1677-bis, quantomeno la ricezione, il deposito ed il trasferimento (apparendo la "distribuzione" null'altro che un trasferimento).

Ed, allora, portando il discorso alle estreme conseguenze, probabilmente non ha torto chi afferma che, data la variabilità dei contratti di logistica, una definizione normativa diretta a cristallizzarne la configurazione, non era nemmeno opportuna⁵⁸. Tanto più se si accogliessero le notazioni di una letteratura che si chiede, pur ritenendo "positivo" l'intervento del legislatore, "quanto spazio potrà avere in concreto l'art. 1677-bis dal momento che i contratti di logistica correnti, nella pratica regolano in modo dettagliato l'esecuzione delle prestazioni dei singoli servizi oggetto del contratto e ogni questione che possa insorgere al riguardo"⁵⁹.

Un'ultima considerazione va fatta, ancora in merito al deposito, ma questa volta in relazione al trasporto, o meglio, per richiamare il testo della norma, alle "attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro". Le fattispecie di custodia e deposito, anche se ancillari al trasporto, sarebbero comunque "attratte", in forza dell'art. 1677-bis, nell'"appalto di servizi logistici [...]". Ne deriverebbe, dunque, una indiretta erosione del perimetro del contratto di trasporto, che non potrebbe più avere ad oggetto, oltre alle attività

un lato che la singola attività sia soggetta alla disciplina ad essa più naturale e pertinente, dall'altro che vi sia piena uniformità di regime giuridico e responsabilità tra il prestatore dei servizi logistici e i vari soggetti di cui si avvale". Si precisa, contestualmente, che "tale esigenza di uniformità è particolarmente avvertita ad esempio in relazione alle attività di trasporto, per le quali vigono limiti risarcitori dei quali l'operatore logistico rischia di non potersi avvalere".

⁵⁸ Lopez De Gonzalo, *Il contratto di logistica nel codice civile*, cit., s.p.

⁵⁹ Carnevali, *op. cit.*, 255, il quale sottolinea, altresì, che "il modello di contratto di fornitura di servizi di logistica integrata predisposto da Assologistica [...] consta di 47 pagine tra testo ed allegati".

tipiche di trasferimento, quelle di deposito e custodia, ancorché si tratti di operazioni strumentali alle prime”⁶⁰. Con il risultato che “non potrà applicarsi al *custodiam praestare* lo statuto sul trasporto (con particolare riguardo alle regole in tema di limitazione della responsabilità contrattuale e di prescrizione breve)”⁶¹, tanto più considerando che, nei servizi di logistica, detta custodia “rappresenta non un elemento ancillare alla prestazione di trasporto, ma una prestazione importante”⁶².

9. – Un altro tema da affrontare, per concludere, è quello della qualificazione delle attività elencate dall'art. 1677-bis come *numerus clausus*, e delle conseguenze che ciò potrebbe avere sull'inquadramento, nell'appalto, di attività non menzionate nella norma, in combinazione con quelle espressamente indicate.

Esemplificando, l'attività di “etichettatura” della merce, che pure si trova, sovente, nella logistica, non è richiamata nell'art. 1677-bis e, ove non si ritenga di poterla inquadrare, in particolare, nella trasformazione (non comportando una modifica sostanziale del bene⁶³), si creerebbe il problema della sua ricomprensione nella disciplina in esame.

⁶⁰ Cfr. P. Bozzao- M. Monterossi, *op. cit.*, 515. Cass., 19 giugno 1993 n. 6841, in *Dir. maritt.*, 1993, 1037, secondo cui “L'obbligo di custodia non nasce solo dal contratto di deposito, ma può avere origine anche da un contratto diverso quale il contratto di trasporto, la cui esecuzione infatti non si esaurisce nell'attività di trasferimento della merce da luogo a luogo, ma comprende altresì l'adempimento di obbligazioni accessorie, quali la detenzione delle merci e l'obbligo di conservarle e custodirle fino alla loro consegna al destinatario”.

⁶¹ Calvo, *op. cit.*, 1124; così, già *ante* riforma, Masutti, *Le prestazioni di logistica*, cit., 69; *contra*, sempre *ante* riforma, Silingardi, *Il cosiddetto contratto*, cit., 276, ove riferimenti di giurisprudenza.

⁶² Bocchini, *Il contratto di logistica*, cit., 222 s.

⁶³ Secondo il vocabolario Treccani (v. l'indirizzo *web* <https://www.treccani.it/vocabolario/trasformazione/>), la trasformazione “comporta un cambiamento, per lo più profondo e definitivo, di forma, aspetto, strutture o di altre qualità e caratteristiche”. Che la questione non sia meramente terminologica, potrebbe evincersi dalla circostanza che la, più volte citata, proposta di Assologistica, definiva il “contratto di logistica” come quello con cui “una parte assume, verso corrispettivo, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, congiuntamente le attività di deposito, preparazione, lavorazione, ed eventualmente trasporto, di beni di terzi. [...]”. L'Associazione, quindi, in luogo della locuzione “trasformazione”, proponeva il termine “lavorazione”, più pertinente alle attività sopra, esemplificativamente, indicate (etichettatura ed imballaggio). Peraltro, osserva condivisibilmente Lopez De Gonzalo, *Il contratto di logistica nel codice civile*, cit., s.p., “le attività di «trasformazione» di beni non sembrano una componente tipica o frequente dei contratti di logistica”.

Tuttavia, a ben vedere ed in virtù delle considerazioni svolte in precedenza, potrebbe essere, questo, un falso problema. Nel momento stesso in cui la merce, infatti, viene ricevuta e custodita, l'attività verrà attratta sotto l'egida dell'art. 1677-bis e, quindi, nell'appalto dei servizi di logistica. E tale rimarrà anche "aggiungendo" un'altra attività, qualunque essa sia, nominata o meno. Sicchè poco senso avrebbe chiedersi, oggi, che ruolo possano assumere, ai fini della disciplina applicabile, altre fattispecie pur non menzionate, se non nell'ottica, pari modo rilevante, della successiva applicazione, anche ad esse, degli artt. 1677 e 1570 c.c.

Il discorso fatto varrebbe, quindi, per tutte le altre prestazioni legate al ciclo produttivo, quali, ad esempio, l'imballaggio⁶⁴, che pure non dovrebbe rientrare nella trasformazione, non modificando in maniera sostanziale il bene.

10. – Alla luce di quanto, fin qui, osservato, l'introduzione dell'art. 1677-bis sembra essere stata più un'opzione politicamente voluta (per le ragioni esposte in apertura di questo lavoro), che giuridicamente meditata. Per come è strutturata la norma, infatti, coglie verosimilmente nel segno chi ritiene più opportuno (e forse più semplice), ricondurre la fattispecie alla somministrazione, prevedendo che al rapporto di logistica si applichino "le regole, in quanto compatibili, disciplinanti il contratto cui corrispondono le singole prestazioni dedotte nell'intesa"⁶⁵.

⁶⁴ Si è già detto che, secondo Carnevali, *op. cit.*, 254 s., "l'art. 1677-bis trova applicazione sia nel caso in cui il concreto contratto non abbia per oggetto, fermo restando il servizio di trasferimento da un luogo ad un altro, tutti gli altri servizi menzionati dalla norma, ma ne ometta qualcuno (come ad esempio la custodia); sia nel caso in cui il concreto contratto, sempre fermo restando il servizio di trasferimento da un luogo ad un altro, abbia per oggetto un qualche ulteriore servizio non menzionato dalla norma (come ad esempio l'imballaggio). In questi due casi i servizi congiuntamente oggetto della concreta prestazione dovuta dall'appaltatore restano regolati dall'art. 1677, siano minori di quelli previsti dall'art. 1677-bis, siano invece più numerosi". Sulla compatibilità della prestazione di imballaggio con l'interesse dedotto nel contratto di appalto di servizi v. Cozzi, *op. cit.*, 193 ss.

⁶⁵ Calvo, *op. cit.*, 1127; e v. anche le considerazioni di Bocchini, già *supra* richiamate. Lo stesso Calvo osserva, a 1126 s., citando R. Bocchini (*La somministrazione di servizi*, Padova, 1999, 12 e 163 ss.) che l'art. 1570 c.c. "diventa il perno della disciplina relativa alla prestazione di servizi, laddove l'art. 1677 c.c. degrada a norma di richiamo degli artt. 1559 ss. c.c. Da questo rilievo discende che le regole sull'appalto entreranno in gioco esclusivamente per colmare gli eventuali vuoti di disciplina affioranti dalla disciplina concernente la somministrazione".

È altresì vero che, operando nel senso scelto, il legislatore ha tentato di ricondurre ad unità una figura composta da plurime prestazioni, recependo anche il percorso, pluriennale, della giurisprudenza e della dottrina, contestualmente provando ad eliminare alcune delle aporie sopra denunciate ⁶⁶.

Nondimeno, la collocazione dell'articolo, e la disciplina conseguentemente applicabile, fa temere che l'intento del legislatore sia rimasto tale, tradendo i propositi unitari sopra descritti, per la natura "anfibia" della disposizione ⁶⁷. Potrebbero, all'uopo, richiamarsi le parole di una letteratura la quale, prima della riforma, pur condividendo la teoria dell'applicazione della disciplina delle singole prestazioni (in virtù del combinato disposto degli artt. 1670 e 1570 c.c.), definita "valido compromesso", sottolineava il rischio di frammentazione di un negozio "che per sua natura è sorto come unitario, finendo in questo modo con l'andare contro le esigenze dell'utente, il quale normalmente stipula questo genere di contratto proprio allo scopo di ottenere un risultato unitario e complessivo"; e auspicava, pertanto, un intervento del legislatore in tal senso ⁶⁸. L'intervento c'è stato ma, probabilmente, non del tenore sperato. A meno che non si ritenga di poter salvaguardare la disciplina organica prendendo in considerazione, come si è sopra visto, l'appalto complessivamente considerato ⁶⁹, "se l'inadempimento evidenzierà un carattere più generale, incidendo sulla complessiva organizzazione del servizio pattuito" ⁷⁰. Potrebbero, in quest'ottica, giungere in soccorso le parole di una giurisprudenza risalente, secondo cui "poiché la causa dell'appalto di servizi è pur sempre quella tipica dell'art. 1655 c.c., l'applicazione

⁶⁶ Osserva, ad esempio, Assogistica nella proposta di legge sopra indicata, che "l'orientamento ormai consolidato è nel senso della riconducibilità del contratto allo schema dell'appalto, ed è nel solco tracciato dalla giurisprudenza che si colloca, dunque, la proposta di modifica"; inoltre, che il "riconoscimento nel sistema del codice" della logistica "rappresenta l'evoluzione naturale di un percorso che gli operatori hanno seguito da oltre un ventennio, ed avrebbe l'evidente beneficio di eliminare in radice alcune difficoltà di inquadramento emerse in ambito giurisprudenziale e favorite dall'assenza di un riconoscimento esplicito sul piano normativo".

⁶⁷ L'espressione è di Riccobono, *op. cit.*, 366, il quale sottolinea che "bisogna [...] ammettere che, se da una parte l'intervento legislativo ha conferito una specifica visibilità ai servizi di logistica, riconoscendo un modello di *business* ormai dotato di indiscussa tipicità sociale, dall'altra non sembra che i margini di incertezza legati alla natura anfibia di questo schema contrattuale siano stati del tutto rimossi".

⁶⁸ Brignardello, *Tipicità*, cit., 1109 s.

⁶⁹ Silingardi, *Profili giuridici*, cit., 169 s.

⁷⁰ N. Fabio, *Il contratto di logistica: qualificazione e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 2010, 323.

di norme relative ad altri contratti è ammissibile solo nei limiti in cui vengano in rilievo profili specifici, connessi con la natura delle prestazioni di servizi che dell'appalto costituiscono l'oggetto"⁷¹.

Da altra prospettiva, non può non ribadirsi che, preservando l'autonomia del trasporto, la norma dovrebbe avere, definitivamente, risolto il problema del c.d. "appalto di servizi di trasporto"⁷².

Resta, in conclusione, da verificare se la riforma risulterà effettivamente utile per elidere le questioni qui sommariamente analizzate o se, al contrario, sarebbe stato meglio, parafrasando autorevole dottrina, che il codice, *in subiecta materia*, avesse continuato a fare da "spettatore"⁷³, atteso, altresì, che "la variabilità dei contenuti che i contratti di logistica possono assumere nella pratica" non si pone in linea con "una definizione normativa che ne cristallizzi la configurazione"⁷⁴.

⁷¹ Trib. Cagliari 16 aprile 1986, cit., che, in riferimento al caso sottoposto al suo esame, afferma che "la controversia [...] non riguarda [...] profili attinenti alle singole prestazioni che costituiscono l'oggetto del contratto intercorso tra le parti, sibbene l'appalto complessivamente considerato: onde viene meno la *ratio* che giustifica il richiamo, ex art. 1570, alla disciplina dei singoli contratti, e si deve quindi applicare per intero la disciplina generale attinente all'appalto".

⁷² Cui, peraltro, la giurisprudenza ha fatto, anche di recente, applicazione (si v. App. Roma, 7 novembre 2022, cit.). Sul tema cfr., da ultimo, Antonini, *L'ultimo dell'anno*, cit., 71, il quale rimarca che l'art. 1677-bis "dà il suggello legislativo all'addio all'improbabile figura del contratto di appalto di servizi di trasporto".

⁷³ Il riferimento è a R. Sacco, *Contratto collegato*, in *Dig. disc. priv., Sez. civ., Agg.*, Torino, 2011, 240, per il quale "nell'area dell'autonomia, al codice può convenire il ruolo dello spettatore".

⁷⁴ Cfr. Lopez De Gonzalo, *Il contratto di logistica nel codice civile*, cit., s.p., il quale ritiene l'articolo in esame addirittura "superfluo".

Abstract

Lo studio ha ad oggetto la disciplina dell'art. 1677-bis, a due anni dalla sua introduzione nel codice civile italiano. In particolare, il lavoro intende analizzare le modifiche normative intervenute in materia di logistica e fornire, pertanto, un più completo inquadramento della fattispecie.

The study focuses on the regulation of the article 1677-bis, two years after its introduction in the Italian civil code. In particular, the writing aims to analyze the regulatory changes in the field of logistics and to provide, therefore, a more complete overview of the matter.