



IL CONTRATTO DI LOGISTICA




AVV. Francesca Fiorini
francesca.fiorini@studiolegalefiorini.com

L'EVOLUZIONE DELLA LOGISTICA NEL TEMPO


 Supporto ad approvvigionamento, produzione e distribuzione → Organizzazione trasporti e gestione magazzini

 LOGISTICA DISTRIBUTIVA (Anni '60/'70) →

- Prodotti finiti
- Ottimizzazione ciclo distributivo (magazzino → cliente)
- Efficienza trasporto e stoccaggio

 LOGISTICA INDUSTRIALE (Anni '80/'90) → Orientamento alla fase strutturale

OBIETTIVO: garantire rifornimento e stock per la produzione

 LOGISTICA INTEGRATA (Post anni '90) → Processi volti a pianificare, gestire e attuare l'intero ciclo delle materie prime, dei semilavorati e dei prodotti finiti da origine a destino, insieme al flusso di informazioni ad essi collegati.

LA LOGISTICA INTEGRATA

APPROCCIO INTEGRATO

La logistica integrata è un processo gestionale che governa l'intero flusso di merci e informazioni dal punto di origine al punto di destino, lungo una catena di attività tra loro funzionalmente interconnesse e interdipendenti.

ATTORI COINVOLTI

→ Produttori, fornitori, subfornitori, processi aziendali interni, clienti commerciali, clienti della distribuzione e destinatari finali.

OBIETTIVO

Gestione performante del flusso
logistico in funzione della
programmazione della produzione



È possibile solo coinvolgendo
all'interno del processo tutti i
soggetti coinvolti, sia interni che
esterni, che cooperano per realizzare
il prodotto o il servizio finito.



VANTAGGI



Economico Finanziari: riduzione costi fissi di stoccaggio, magazzinaggio e gestione scorte




Strategici: progettualità strategica sui flussi delle merci, fidelizzazione della clientela industriale in ragione dell'incremento della produttività dei processi produttivi.




Funzionali: Possibilità di usufruire delle competenze specifiche di soggetti terzi specializzati e beneficiare delle economie dimensionali dei fornitori esterni



POSSIBILI AREE DI CRITICITÀ

 Minor controllo su attività accessorie ma strategiche

 Rischi connessi all'interazione con soggetti terzi
+ possibilità di contenziosi

N.B.

Contratto ben strutturato e/o condizioni generali di contratto riducono tale rischio



INQUADRAMENTO GIURIDICO



CONTESTO NORMATIVO

Assenza di una definizione normativa del contratto di logistica e dell'operatore logistico pertanto il perimetro della figura giuridica si estrapola dal contesto economico.



Logistica Integrata: l'oggetto del contratto comprende prestazioni



- Tipiche (deposito, trasporto, spedizione)
- Atipiche (caricazione/scaricazione merci, magazzinaggio, controllo flussi informatici, gestione qualità, assemblaggio prodotto)

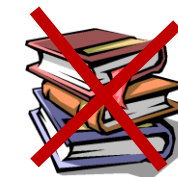
➤ Contratto tipico = previsto e disciplinato dalla legge



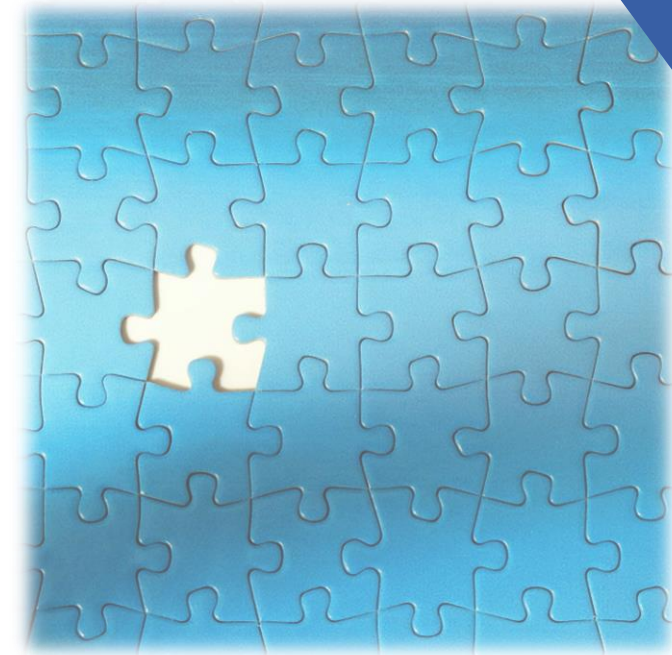
➤ Contratto atipico (1322 c.c.)

↳ Confini

Limiti imposti dalla legge



Interessi meritevoli di tutela



QUINDI?

CONTRATTO DI LOGISTICA



Contratto atipico e misto perché nasce dalla sommatoria delle diverse prestazioni contemplate in esso per volontà delle parti coinvolte



INQUADRAMENTO GIURIDICO TEORIE

TEORIA DELLA COMBINAZIONE



Attribuisce rilevanza alle singole prestazioni richieste dal committente facendo derivare la disciplina del contratto dalla sommatoria delle discipline dei contratti tipici cui le singole prestazioni fanno riferimento



TEORIA DELLA PREVALENZA



Attribuisce rilevanza alla prestazione prevalente riconducendo al corrispondente contratto tipico la disciplina della totalità delle prestazioni oggetto contratto di logistica

CRITICITÀ

TEORIA DELLA COMBINAZIONE



Impossibilità di disciplinare in modo unitario e di predeterminare in modo certo la disciplina applicabile al contratto di logistica stipulato, nel caso in cui alcune vicende patologiche investano l'accordo nel suo complesso



TEORIA DELLA PREVALENZA



- a) Difficoltà ad individuare una prestazione prevalente
- b) I rischi nell'impiego dell'analogia: non pare corretto estendere in via analogica discipline speciali e di dettaglio pensate dal legislatore per tutelare interessi giuridici ed economici sottesi a prestazioni differenti

Rischio di eludere norme inderogabili imposte nei confronti di un determinato tipo negoziale

TEORIA DELL'INTEGRAZIONE

Applica la disciplina dell'elemento prevalente
come disciplina generale, in grado di
regolare il contratto nel complesso delle
prestazioni in esso dedotte



Alla disciplina prevalente si aggiungono le
discipline proprie delle singole prestazioni
dedotte in contratto che trovano applicazione
quando il tema da regolare sia circoscritto ad esse



IL RUOLO DELL'INTERPRETE



COSA DICE LA GIURISPRUDENZA

Non molte pronunce in materia



Relativa attualità e novità dell'outsourcing industriale inteso come logistica integrata



Residualità dello strumento giudiziale per risolvere i contenziosi



Spesso le controversie vengono risolte in via stragiudiziale/negoziale



IMPIANTO GIURIDICO

➔ Le pronunce più risalenti, scaturite da contratti di logistica esclusivamente distributiva, tendevano a ridurre la fattispecie atipica nell'ambito delle discipline tipiche del contratto di trasporto e di deposito in base all'attività prevalente



➔ L'evoluzione del concetto di logistica e la pluralità di prestazioni dedotte in contratto ha reso necessario ridurre la fattispecie a figure contrattuali quali il contratto di appalto di servizi o di somministrazione



FATTISPECIE TIPICHE

TRASPORTO → Contratto con cui un soggetto (vettore) si obbliga a trasferire i beni da un luogo all'altro

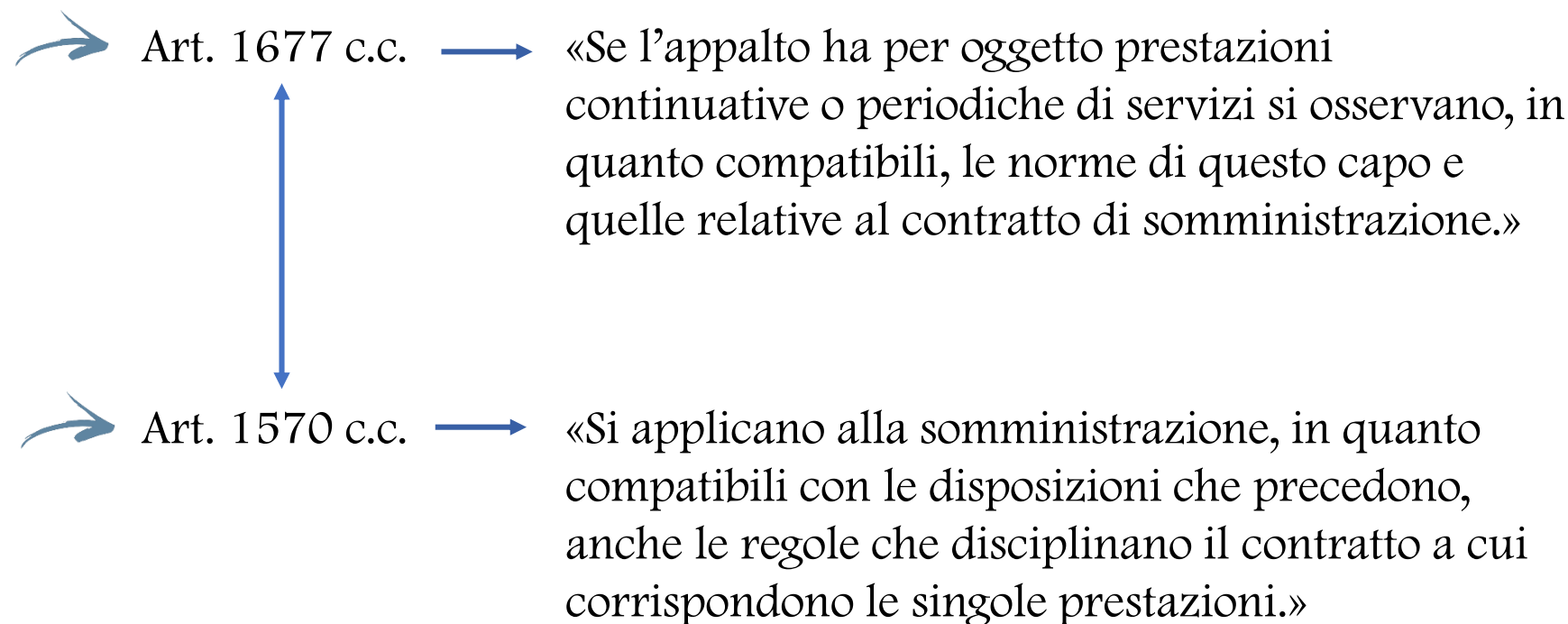
APPALTO DI TRASPORTI →

- Parti obbligate reciprocamente con atto unico
- Carattere continuativo
- Gestione attività imprenditoriale complessa
- Contratto che va ben oltre il solo trasferimento di beni da un luogo ad un altro

APPALTO DI SERVIZI → Serie diversificata di servizi di stoccaggio, catalogazione della merce, gestione della stessa all'interno del magazzino, promozione, vendita e commercializzazione dei prodotti trasportati

LOGISTICA → (species del genus appalto di servizi) include lavori di imballaggio, raccolta ordinativi, trasferimento, gestione della conservazione delle merci, deposito e riconsegna a differenti destinatari.

IL CONTRATTO DI LOGISTICA COME APPALTO DI SERVIZI



AMBITI DI CONTRATTAZIONE

- Operatore logistico →
- ✓ Pluralità di prestazioni richieste
 - ✓ Diverse vesti nel medesimo contratto
 - ✓ Plurime fattispecie applicabili

DOPPIO LIVELLO DI CONTRATTAZIONE

- 1) Contratto atipico misto ma unitario
 - Committente interessato alla terziarizzazione della funzione logistica
 - Operatore logistico con una adeguata e complessa struttura organizzativa a proprio carico
- 2) Contratto tipico (di solito)
 - Operatore logistico con livelli di strutturazione inferiori e meno articolati
 - Subfornitori singole prestazioni



POTENZIALE CONFLITTO DI DISCIPLINE

APPALTO DI SERVIZI → ha ad oggetto una prestazione periodica e continuativa di FARE

CONTRATTO DI SOMMINISTRAZIONE → ha ad oggetto una prestazione periodica e continuativa di COSE

POTENZIALI CONFLITTI

- FORMA
PRESCRIZIONE
- INADEMPIMENTO
 - Dell'intero accordo
 - Della singola prestazione
- RECESSO



REGIME DI RESPONSABILITÀ

A) Per inadempimento (Art. 1218 c.c.)

B) Per solidarietà rispetto agli oneri retributivi e contributivi in favore di dipendenti o subfornitori art. 29 D.L.vo 276/2003 (Cass. n. 444/2019)



RESPONSABILITÀ OPERATORE LOGISTICO

PRINCIPI GENERALI

Appalto di servizi → Il contratto di logistica è anche appalto di servizi, quindi si applicano anche i principi generali di cui agli articoli: 1218 c.c. e 1229 c.c. →

«Il debitore che non esegue esattamente la prestazione è tenuto al risarcimento del danno, se non prova che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile»

Da un punto di vista generale, per servizi diversi dal trasporto, è possibile prevedere clausole che escludano la responsabilità dell'operatore, salvi i casi in cui si tratti di dolo o colpa grave o atti compiuti in violazione di norme imperative.

«È nullo qualsiasi patto che esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o per colpa grave. È nullo altresì qualsiasi patto preventivo di esonero o di limitazione di responsabilità per i casi in cui il fatto del debitore e dei suoi ausiliari costituisca violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico»

RESPONSABILITÀ OPERATORE LOGISTICO

Contratto di trasporto



Responsabilità per danni in funzione del ruolo assunto dall'operatore logistico

Caricatore



Art. 2 D.Lgs 286/2005: «l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto»

Vettore



Art. 2 D.Lgs 286/2005: «l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada. Si considera vettore anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata a una cooperativa, aderente a un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce»

Committente del trasporto



Art. 2 D.Lgs 286/2005: «l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore. Si considera committente anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto.»

REGIME DI RESPONSABILITÀ - TRASPORTO

Caricatore → È responsabile per il caricamento della merce (D. Lgs. 286/2005 Art. 7 c. 2° e 3°). Se svolge anche attività di imballaggio – assemblaggio in qualità di operatore logistico sarà suscettibile di responsabilità più ampie (Art. 1693, c. 1°, c.c.)

Vettore → Art. 1693 c.c.

- «Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria [1696] delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o dal loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario.
- Se il vettore accetta le cose da trasportare senza riserve, si presume che le cose stesse non presentino vizi apparenti d'imballaggio.»

Non sono ammesse clausole contrarie, salvo quelle che stabiliscono presunzioni di caso fortuito ex art. 694 c.c.

REGIME DI RESPONSABILITÀ - TRASPORTO

Committente

Oltre alle responsabilità di cui agli artt. 1683 e 1693 c.c. e art. 7, D. Lgs. 286/2005



Art. 83-bis D.L. n. 112/2008 come modificato dalla legge di stabilità 2015:

- «Il committente è tenuto a verificare preliminarmente alla stipulazione del contratto» la regolarità del vettore con l'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi» [...]
- Nel caso in cui il committente non provveda ad acquisire tale documentazione «è *obbligato in solido con il vettore, nonché con ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti, dovuti limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto.*»



RESPONSABILITÀ CONTRIBUTIVA COMMITTENTE

Articolo 29, comma 2
del D.Lgs n. 276/2003

→ Se il contratto di logistica si configura come appalto di servizi l'Operatore Logistico appaltatore è solidamente responsabile con i propri subappaltatori, entro il limite di due anni dalla cessazione dell'appalto, a corrispondere ai lavoratori di questi ultimi i trattamenti retributivi e i contributi previdenziali dovuti. (Cass. Civ. sent. 444/2019)

N.B.

Lo stesso vale per l'operatore logistico che, in esecuzione del contratto di logistica, conclude sub contratti di appalto di servizi anche limitatamente ad alcune specifiche prestazioni.



SUBVETTURA

Sub-vettore art. 2 comma 1,
lett. e) bis l.vo 286/05

«L'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata a eseguire l'attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano [...] svolge un servizio di trasporto su incarico di un altro vettore»

Art. 6-ter del D.Lgs. N. 286/2005

- Per accorciare la filiera del trasporto, disciplina la c.d. sub-vettura, prevedendo che essa sia ammessa solo se espressamente autorizzata dal Committente in occasione della conclusione del contratto o nel corso dell'esecuzione dello stesso.
- Dispone che, in ogni caso, è vietato il ricorso ad ulteriori affidamenti di sub-vettura rispetto il primo.

→ In difetto della preventiva autorizzazione, la norma prevede la possibile risoluzione del contratto di trasporto tra committente e primo vettore per inadempimento, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite.

→ In caso di violazione, la norma prevede la nullità del contratto stipulato dal sub-vettore, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite.

EFFETTI DI TALE PREVISIONE IN RELAZIONE ALL'OPERATIVITÀ DELLE POLIZZE ASSICURATIVE?

ECCEZIONE RICORSO A PIÙ SUB-VETTORI

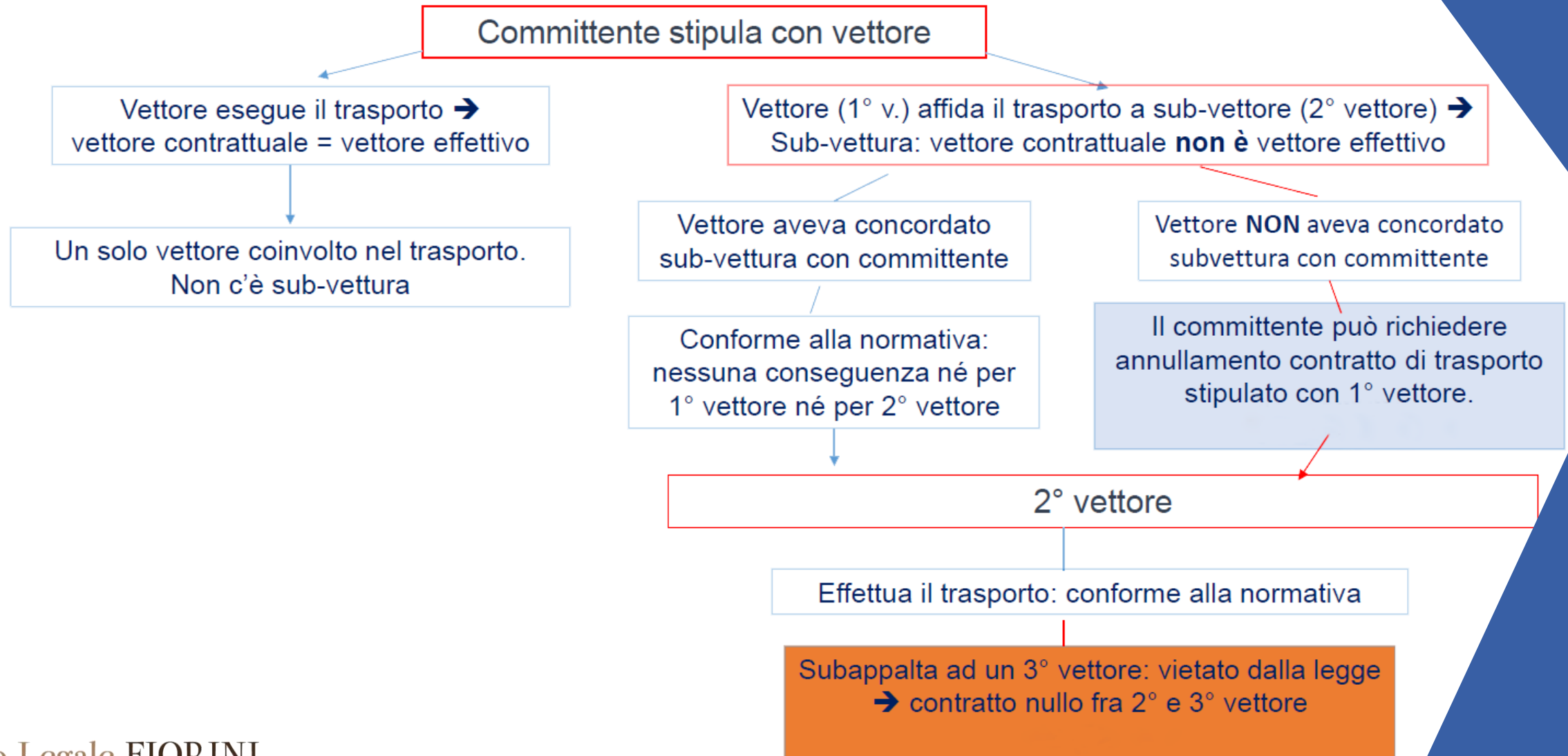
È possibile ricorrere a più sub-vettori nel caso del trasporto di collettame con raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50 quintali.



Dopo ogni rottura del carico (scarico delle merci dal veicolo, suddivisione e successivo carico su altri mezzi) è possibile avvalersi, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto di uno o più sub-vettori.



PROBLEMATICHE SUB-VETTURA



PROBLEMATICHE SUB-VETTURA

➔ Pagamento del nolo



Ai sensi dell'art. 7 ter D.Lgs. 286/2005, se al sub-vettore non viene corrisposto il nolo per il trasporto effettuato, potrà agire sia nei confronti del destinatario inadempiente, sia di uno qualsiasi dei soggetti che nella catena di trasporto hanno ordinato il servizio, i quali restano obbligati in solido nei limiti delle prestazioni ricevute e del corrispettivo pattuito.

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

COME MINIMIZZARE I RISCHI

Difficile delineare a priori il contratto di
logistica ottimale



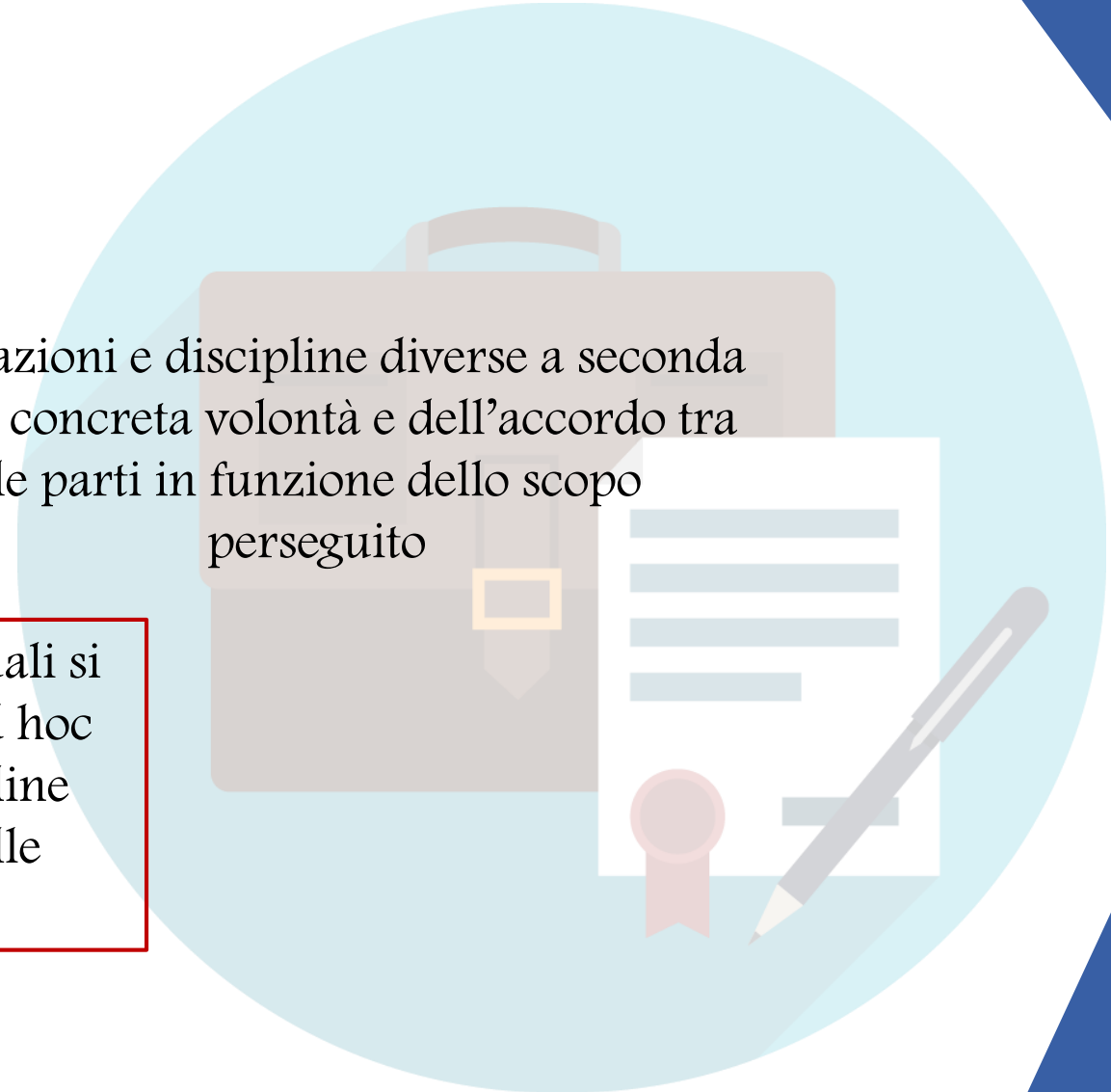
- Atipicità contratto
- Natura mista del contratto



Prestazioni e discipline diverse a seconda
della concreta volontà e dell'accordo tra
le parti in funzione dello scopo
perseguito

REGOLA GENERALE

L'autonomia contrattuale delle parti contrattuali si
esplica nella possibilità di inserire clausole ad hoc
nei limiti di ciò che è consentito dalle discipline
specifiche anche di natura inderogabile delle
prestazioni oggetto del contratto.



REGOLE

Per predisporre un contratto equilibrato e che tuteli entrambe le parti occorre:



- Individuare precisamente i servizi richiesti dal committente
- Individuare correttamente i soggetti che operano ed il relativo perimetro di azione: chi affida cosa a chi/chi fa cosa
- Valutare i profili di rischio, da un punto di vista giuridico, nel contratto nel suo complesso e in relazione alle singole prestazioni ed alle loro sfere di interferenza

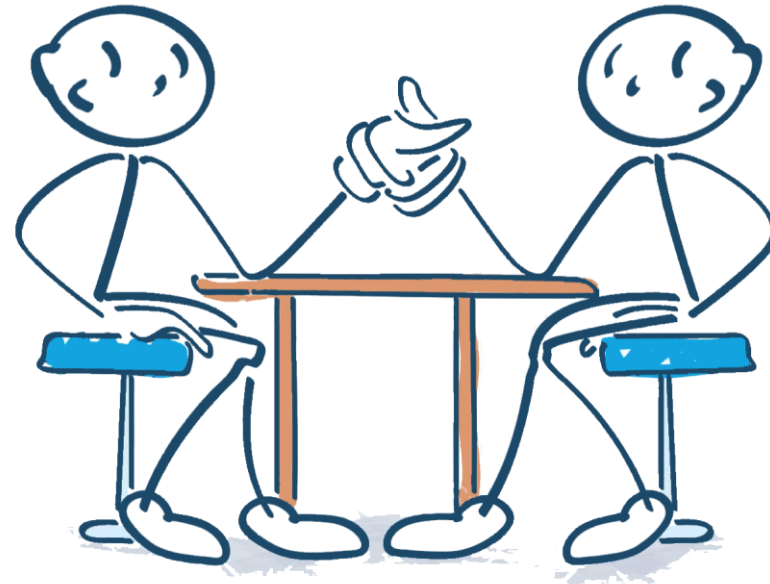


LA DISCIPLINA VA COORDINATA CON LA PRASSI COMMERCIALE



CONDIZIONI GENERALI DI CONTRATTO

- ➔ Denota strutturazione e controllo dei processi
- ➔ Soddisfa le aspettative del mercato
- ➔ Attribuisce forza contrattuale



La predisposizione di un format contrattuale uniforme denota forza negoziale, attribuisce certezza e stabilità ai rapporti, previene le singole patologie contrattuali, individua precise ipotesi di responsabilità e conseguenti profili risarcitori anche attraverso l'inserimento di livelli convenzionali di performance delle prestazioni.

Studio Legale FIORINI

AVV. Francesca Fiorini
francesca.fiorini@studiolegalefiorini.com

