



Il contratto di logistica tra gli artt. 1570 bis e 1677 bis c.c.: dal ricovero di Sassocorvaro all'attualità del nostro codice



Roberto Bocchini

SOMMARIO: 1. La fattispecie economica e la sua emersione dalla *lex mercatoria*. – 2. La proposta di legge. – 3. Il contratto di logistica: “prestazioni di più servizi riguardanti il trasferimento di cose”. – 4. L’incessante dibattito sull’opportunità della riforma del diritto contrattuale. – 5. Il contratto di logistica quale contratto di somministrazione di servizi e la modernità della figura della somministrazione. – 6. Le problematiche concrete del contratto di logistica. – 7. La modernità del codice civile e dell’art. 1570 c.c.

1. La fattispecie economica e la sua emersione dalla *lex mercatoria*

L’attività di logistica che si è evoluta nel tempo mantenendo, comunque, una definizione generale, consiste nel seguire il flusso di tutti i materiali che attraversano l’azienda con il compito di effettuarne una gestione completamente integrata fornendo un servizio per il cliente finale in termini di rapidità, precisione e regolarità delle consegne in modo affidabile, per quanto riguarda le risorse impiegate, e riducendo al minimo il costo totale di tali operazioni¹.

Il mondo della logistica è in continua evoluzione sia rispetto alle nuove tecnologie, sia rispetto alla sostenibilità ambientale e si sta proponendo di integrare i due fattori mettendo al servizio dello sviluppo sostenibile l’uso delle tecnologie emergenti.

¹ BIANCO, *La logistica integrata verso il 2000, necessità e tendenze*, Relazione introduttiva a convegno di Frosinone, 24/5/1996, 6.

Con questa evoluzione si intende disciplinare il complesso di elementi e attività che permettono il movimento coordinato di persone, beni e informazioni che saranno la base per garantire il buon funzionamento della società globale². Attualmente la logistica, alla quale si riferisce principalmente il contratto che qui approfondiamo, deve essere intesa come la logistica industriale che, all'interno di un'azienda si inquadra come l'insieme degli impianti, dei magazzini, delle attrezzature e di altri elementi con i quali si mobilitano materiali e prodotti sia in fase di produzione, sia in fase di consegna all'utente finale, mentre, in termini di gestione, deve essere intesa come l'insieme dei processi finalizzati a predisporre la quantità di materiali e prodotti secondo un tempo predeterminato in fase di pianificazione delle operazioni di produzione e di trasporto³.

Si tratta, quindi, di una più complessa attività che comprende molteplici prestazioni contrattuali riconducibili ad una generale prestazione di servizi di durata con una vera e propria esternalizzazione di alcuni processi aziendali⁴.

Secondo la definizione dell'Associazione Italiana di Logistica (AILOG), essa 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», ed ancora, secondo la definizione del Council Of Supply Chain Management Professionals «la gestione della logistica è quella parte della gestione della supply chain che pianifica, implementa e controlla l'efficienza e l'efficacia

² Nell'immediato futuro è facilmente ipotizzabile che l'uso integrato delle tecnologie ICT permetterà di concepire servizi logistici oggi ancora non ideati e indirizzati a risolvere problematiche di estremo interesse economico-sociale. Una sfida puntuale è quella di potenziare il settore della cosiddetta logistica inversa (*reverse logistics*), ovvero tutte quelle attività che permettono la dismissione e il riciclaggio dei prodotti arrivati al termine della loro utilizzazione. Questo renderebbe possibile sia il riuso dei materiali senza intaccare le fonti primarie degli stessi, sia impedire che la proliferazione dei rifiuti impatti in modo irreversibile sull'ambiente. In particolare, per il settore delle apparecchiature elettriche ed elettroniche l'Unione Europea spinge gli Stati membri a dotarsi di processi di recupero quanto più efficaci possibile (normativa RAEE, Rifiuti di Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche). Le aziende si troveranno sempre più nella necessità di integrare la progettazione e la gestione di tutti i processi del ciclo di vita del prodotto al fine di poter raggiungere gli standard di qualità richiesti sia dai consumatori (in termini di facilità d'uso, sicurezza, durata ecc.) sia dalle direttive riguardanti la sostenibilità ambientale (come quelle di non contenere sostanze dannose, di non impattare negativamente sull'ambiente ecc.). La probabilità di riutilizzare i materiali provenienti da un televisore dismesso, per es., è più elevata se il televisore è stato progettato in modo tale da facilitare il processo di smontaggio e separazione dei materiali per tipologia mediante processi automatizzati. In generale, il concetto da seguire è quello della progettazione in funzione della logistica (*design for logistics*), CONFESSORE, voce *Logistica*, in *Enc. Treccani*, https://www.treccani.it/enciclopedia/logistica_%28XXI-Secolo%29/.

³ CONFESSORE, *op. cit.*, 3.

⁴ Il termine logistica dal greco *logistikos*, che stava a indicare ciò che aveva un senso logico, ha assunto significati più complessi ed è diventato comune in ambito militare, dove stava ad indicare l'organizzazione dei vettovagliamenti per le truppe. Al giorno d'oggi, invece, la logistica industriale, come vedremo, è una delle componenti più importanti del ciclo produttivo.

dei flussi in ingresso e in uscita e dello stoccaggio di merci, di servizi e di informazioni correlate tra il punto di origine e il punto di consumo al fine di soddisfare le esigenze dei clienti».

In un'azienda si possono applicare varie tipologie di logistica: logistica integrata; logistica parzialmente integrata; logistica bipartita; logistica distributiva; logistica manifatturiera; logistica frazionata, in sostanza la logistica gestisce totalmente i materiali che vengono movimentati dall'entrata all'uscita dall'azienda occupandosi dagli acquisti alla distribuzione, passando per la produzione, fino all'ottimizzazione attraverso il coordinamento delle risorse, delle funzioni e delle infrastrutture. L'obiettivo principale è quello di ottimizzare il livello di servizio ai clienti in relazione ai costi. Si può condividere che non esiste una definizione di logistica ferma nel tempo in quanto le modifiche dei sistemi produttivi e dei servizi offerti da un'azienda determinano il cambiamento dei sistemi logistici.

In un caso come nell'altro, comunque, risulta evidente che essa non comprende semplicemente il trasporto merci, ma coinvolge settori ben più ampi: dalla rete di approvvigionamento delle materie prime, alla distribuzione della merce, passando dal processo di ordine ed eventualmente di gestione del reso. Si può, quindi, definire come un vero e proprio servizio di durata, di cui ogni azienda si serve, per la distribuzione continuativa di beni.

Fissato il dato economico appare evidente che la mancata definizione legislativa di un contratto siffatto, che comprende poliedriche e molteplici prestazioni ha determinato, nel tempo, pronunce giurisprudenziali ondivaghe e di diverso tenore generando incertezza nei traffici economici.

In particolare una recente sentenza sembra sintetizzare efficacemente i dubbi interpretativi che potrebbero essere superati con l'integrazione del codice civile di una norma che definisca ciò che la giurisprudenza ha fatto emergere: *«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 (c.d. teoria dell'assorbimento o della prevalenza), senza escludere 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 contrattuale⁵».

2. La proposta di legge

Alla luce di tale incertezza normativa e giurisprudenziale le spinte del settore che hanno determinato l'introduzione, a pieno titolo, del contratto di logistica nel codice civile è storicamente dovuta ad una recente proposta di legge dell'associazione di categoria del 27 luglio 2020⁶ con la quale, evidenziando la rilevanza economica del settore logistico del trasporto di merci⁷, si proponeva la modifica del codice civile, con l'introduzione dell'art. 1677-bis c.c., motivata dalla necessità di dare una disciplina puntuale e specifica ad un contratto emerso nella prassi e divenuto di importanza assoluta. 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. Il contratto di logistica è regolato dalle disposizioni di legge applicabili alle singole attività di cui esso si compone.

La proposta intendeva, quindi, regolare, con una precisa rubrica e con una compiuta definizione, le disposizioni di legge applicabili alle singole attività, di cui il contratto si compone, determinando in questo modo il “*definitivo superamento della teoria dell'assorbimento e della prevalenza emersa nella giurisprudenza che determina l'applicazione della disciplina della prestazione prevalente attraverso un meccanismo che si è rilevato spesso non agevole e foriero di contenziosi*”.

Si chiedeva l'introduzione nel codice di una norma anzitutto definitoria del contratto per avere “*l'effetto di chiarire in modo perentorio che ciascuna attività, della quale si compone il contratto di logistica, è disciplinata dal complesso di disposizioni (disposizioni codicistiche, leggi speciali) che si applicano alla specifica prestazione garantendo in tal modo, da un lato, che la singola attività sia soggetta alla disciplina ad essa più naturale e pertinente e, 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*”. Il profilo maggiormente rilevante è stato, quindi, dettato dalla necessità di ottenere una uniformità “*in relazione alle attività*

⁵ Trib. Napoli, 07.05.2021, n. 4347, in *dejure*.

⁶ Proposta di introduzione del contratto di logistica nel codice civile da parte di Assologistica del 27 luglio 2020 alla 1ª commissione affari costituzionali ed 8ª commissione lavori pubblici, comunicazioni della XVIII legislatura, in occasione della conversione in legge del d.l. semplificazioni n. 76/20 con la richiesta di introduzione dell'art. 1677 c.c.

⁷ Nella proposta si ricordava che il valore del settore logistico e del trasporto merci italiano generato da quasi 100.000 imprese con un fatturato di 110 miliardi di euro ed in continua crescita anche grazie allo sviluppo dell'*e-commerce*, dovuto alla pandemia Covid 19 genera un comparto occupazionale che oscilla tra 800.000 ed 1.000.000 di posti di lavoro.

di trasporto per le quali vigono limiti risarcitori dei quali l'operatore logistico rischia di non potersi avvalere". Pertanto si intendeva garantire "la flessibilità necessaria per determinare l'applicazione di qualunque eventuale disposizione di legge speciale che venisse introdotta in futuro per le attività di deposito, lavorazione delle merci e trasporto".

Si reclamava, quindi, l'ingresso del contratto di logistica tra i contratti consacrati nel codice civile, rappresentando, in questo modo, il riconoscimento di un modello contrattuale che disciplina quotidianamente la movimentazione delle merci nel nostro paese contribuendo in modo rilevantissimo alla crescita del PIL e garantendo il sostentamento di milioni di persone anche alla luce dell'imperiosa crescita del commercio *on-line* e delle *supply chain* basate sul *just in time* ovvero sia le catene di approvvigionamento che permettono di portare sul mercato prodotti o servizi.

Alla luce dell'originaria proposta che chiedeva, quindi, l'introduzione di una norma rubricata contratto di logistica con la quale il prestatore di servizio logistico 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, la legge di bilancio 2022, del 30 dicembre 2021 n. 234, ha effettivamente introdotto, con l'art. 1 comma 819, un'integrazione del codice con l'art. 1677 bis che così recita: «Prestazioni di più servizi riguardanti il trasferimento di cose» con la seguente definizione «Se l'appalto ha per oggetto, congiuntamente, la prestazione di più servizi relativi all'attività di ricezione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo ad un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto in quanto compatibili».

Tale originaria definizione è stata, poi, ferma l'epigrafe, immediatamente e definitivamente modificata nel 2022⁸ con la seguente definitiva norma: «Se l'appalto ha per oggetto, congiuntamente, la prestazione di due o più servizi di logistica relativi all'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 ad un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto in quanto compatibili».

Con tale modifica è stata introdotta, rispetto all'originaria dizione, la parola logistica incredibilmente del tutto obliterata ed è stato statuito che le prestazioni devono essere almeno due per potersi configurare un contratto di logistica.

Negli esigui lavori preparatori si affermava testualmente: «in particolare prevede che, qualora l'appalto abbia per oggetto, congiuntamente, la prestazione di più servizi relativi alle attività di ricezione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento di cose da un luogo ad un altro si applicano le norme in materia di trasporto, in quanto compatibili».

Orbene 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

⁸ D.l., 30 aprile 2022, n. 36, art. 37 bis, convertito con modifiche nella legge 29 giugno 2022 n. 79.

riguardanti il trasferimento di cose» e, quindi, assumendo una precisa scelta legislativa, peraltro non chiarita e poco comprensibile alla luce di quanto si illustrerà. 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.

3. Il contratto di logistica: “prestazioni di più servizi riguardanti il trasferimento di cose”

In *nuce* si può, quindi, affermare, per quanto illustrato al §1, che il contratto di servizi di logistica è un contratto attraverso il quale il fornitore somministra in modo duraturo una serie di servizi riguardanti il trasferimento di cose (ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione) con organizzazione dei mezzi a proprio carico, e si obbliga, quindi, alla prestazione dei servizi funzionali al trasferimento di cose (lo svolgimento di tali attività di durata dietro corrispettivo di un prezzo).

È evidente che il programma contrattuale delle parti è volto a pianificare, implementare e controllare l'efficienza e l'efficacia dei flussi in ingresso e in uscita e dello stoccaggio di merci, di servizi e di informazioni correlate tra il punto di origine e il punto di consumo al fine di soddisfare le esigenze delle imprese, che in questo modo, vogliono ottimizzare il livello di servizio ai clienti finali in relazione ai costi⁹.

Ebbene tale attività (che normalmente viene esternalizzata) è disciplinata con un contratto di durata continuativo, o almeno per un determinato periodo di tempo, e non con un contratto a prestazioni istantanee e soprattutto di molteplici attività di servizio ovvero ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione. Questo appare un dato certo!

La dottrina¹⁰ che, anche prima dell'introduzione della modifica codicistica, ha inteso individuare un tipo legale in base al quale determinare la regolamentazione applicabile al contratto di logistica ha identificato nel più ampio *genus* della *locatio operis* e della specie dell'appalto lo schema nel quale ricondurre il contratto di logistica. Infatti si è sostenuto che dove l'appalto abbia per oggetto prestazioni periodiche o continuative di servizi alle norme dettate in tema di appalto si aggiungono, in quanto compatibili, quelle relative al contratto di somministrazione con il combinato disposto degli artt. 1677 e 1570 c.c. e, quindi, l'art. 1677 c.c. funziona da richiamo per l'art. 1570 c.c. inquadrando il contratto di servizio di logistica nell'ampia categoria dei contratti di appalto-somministrazione consentendo di assoggettare il rapporto negoziale alla disciplina speciale dei contratti a cui corrispondono le singole prestazioni e quindi alla normativa generica

⁹ LOPEZ DE GONZALO, *Il contratto di logistica nella giurisprudenza e nella prassi contrattuale*, in *Riv. Comm. intern.*, 2003, 409.

¹⁰ SILINGARDI, *Profili giuridici del contratto di servizi di logistica*, in *Logistica informatica e trasporti*, Messina, 1996, 169.

prevista in tempo di appalto prevarranno, a seconda di casi, le norme sulla prescrizione, sulla responsabilità, sulla ritenzione e sulle tariffe.

Altra dottrina che, per prima, ha approfondito l'argomento¹¹, dopo l'introduzione dell'art. 1677-*bis* c.c. ha avviato i propri percorsi di ricerca dalla necessità di inquadrare il contratto di logistica, anche per la sua collocazione all'interno del codice, nell'appalto di servizi in quanto – si è affermato che – l'art. 1677-*bis* c.c. deve essere letto in collegamento sistematico con l'art. 1677 c.c. che disciplina la prestazione continuativa o periodica di servizi disponendo l'applicabilità, in quanto compatibili, delle norme dell'appalto e della somministrazione. Poiché l'art. 1677-*bis* c.c. nulla dispone in merito alla disciplina applicabile alla prestazione dei vari servizi diversi dell'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 generale dall'art. 1677 c.c. si ritiene che le norme relative al contratto di trasporto di servizi che implica il trasferimento di cose da un luogo ad un altro sia integrato dall'art. 1677 c.c. e ciò viene fatto discendere anche dalla rubrica della norma che, da un lato, dispone sulla prestazione continuativa o periodica di servizi e, dall'altro, per l'art. 1677-*bis* c.c. reca la dicitura «prestazioni di più servizi riguardanti e trasferimento di cose», dimostrando in questo modo anche la rubrica la sussistenza di un rapporto di genere a specie tra le due norme¹².

In forza di tale ricostruzione si afferma che l'art. 1677-*bis* c.c. troverebbe applicazione comunque e cioè sia nel caso in cui il contratto non abbia per oggetto, fermo restando il servizio di trasferimento da un luogo ad un altro, tutti gli altri servizi menzionati nella norma, ma ne ometta qualcuno, sia nel caso in cui il contratto, fermo restando il servizio di trasferimento da un luogo ad un altro, abbia per oggetto ulteriori servizi non menzionati dalla norma come, per esempio, l'imballaggio. In questi due casi i servizi, congiuntamente oggetto della concreta prestazione dovuta dall'appaltatore, restano regolati dall'art. 1677 c.c., sia nell'ipotesi in cui siano minori di quelli previsti all'art. 1677-*bis* c.c. e sia nell'ipotesi in cui siano invece più numerosi¹³. Pertanto, la disciplina del contratto, prevista all'art. 1677-*bis* c.c., 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. Ovviamente tale tipo di ricostruzione afferma che lo spazio applicativo dell'art. 1677-*bis* c.c. sarà molto limitato in quanto i contratti di logistica, normalmente utilizzati dalle aziende, sono disciplinati dagli operatori in modo molto dettagliato dovendo disciplinare moltissime prestazioni di singoli servizi oggetto del contratto ed infatti il modello di contratto di fornitura di servizi di logistica integrata costa di ben 47 pagine tra testo ed allegato.

¹¹ CARNEVALI, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677-bis c.c. e il contratto di servizi logistici*, in *Contratti*, 2022, 253. Per la tesi dell'appalto di servizi si veda anche MARONGIU BUONAIUTI, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. internaz.*, 2002, 305.

¹² CARNEVALI, *op. cit.*, 254.

¹³ CARNEVALI, *op. cit.*, 255.

La dottrina, quindi, se da un lato si interroga sulla regolamentazione degli altri servizi, in quanto l'art. 1677 c.c. limita la sua applicazione solo alle norme relative al capo sull'appalto ed a quelle sulla somministrazione, dall'altro, riconosce il merito all'integrazione del codice di aver inquadrato il contratto di logistica come «*sottotipo del contratto di appalto di servizi*».

Altra dottrina¹⁴ ha evidenziato, nella propria indagine, il problema della convergenza ad unità dell'autoregolamento di più schemi causali appartenenti a distinte fattispecie negoziali nominate e, quindi, il problema relativo all'ipotesi nella quale viene affiancata alla classica prestazione di *facere* la prestazione di dare tipica della compravendita. In queste ipotesi la logica razionalizzatrice del diritto porta a scegliere lo schema giuridico che meglio disciplina, tra i diversi statuti, l'interesse economico prioritario che le parti hanno inteso contrattualizzare ed armonizzare nello scambio e, quindi, le c.d. garanzie che hanno inteso disciplinare.

Nel nostro caso uno dei punti focali si pone tra la normativa sui vizi redibitori della cosa compravenduta e la normativa sui difetti dell'opera e ciò rispetto ai termini di decadenza e prescrizione¹⁵. Infatti a seconda che si applichi la normativa sulla compravendita ovvero quella sull'appalto i tempi di decadenza e prescrizione saranno più o meno favorevoli. Ma quand'anche prevalesse la normativa sul fare rispetto a quella sul dare ciò non può riverberarsi nella circolazione della ricchezza immobiliare e nell'applicazione, comunque, della relativa normativa che deve in ogni caso prevalere.

Nell'attenta analisi tale dottrina si riporta agli storici studi sul contratto complesso che risulta dall'unificazione di più contratti tipici, il contratto misto¹⁶ il quale invece è permeato dall'unificazione di clausole che si pongono quali frammenti di più contratti nominati ed il contratto atipico evidenziando, peraltro, il limite di questo concettualismo classificatorio¹⁷ che, sussumendo nel contratto tipico, piega all'interesse prevalente la disciplina delle diverse prestazioni.

Ancora sul tema tale dottrina ricorda l'importanza del contratto cosiddetto carismatico che riconosce la sostanziale autonomia dei singoli contratti fra loro coordinati dall'unicità del fine giustificante l'operazione economica complessa.

La teoria della sussunzione, da cui segue la signoria del tipo negoziale ritenuto carismatico, è imbevuta ovviamente di logica formale che rischia di snaturare la causa effettuale del contratto il quale viene innaturalmente sottoposto alla disciplina dello statuto monolitico pur a fronte di una priorità di interessi che determinano la ragion d'essere del regolamento di interessi privati¹⁸.

Ci si rende conto che il giudice, anziché individuare le norme più adatte a regolare le singole prestazioni, si limita ad estrapolare dal sistema la disciplina tipica che, muovendo

¹⁴ CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, 1110.

¹⁵ Cass., 6.10.2014, n. 20993, in *dejure*; in dottrina v. CALVO, *op. cit.*, 1114.

¹⁶ MESSINEO, *Il contratto in genere*, I, in *Tratt. Cicu-Messineo*, Milano, 1968, 712.

¹⁷ CALVO, *op. cit.*, 1115.

¹⁸ CALVO, *op. cit.*, 1116.

do da presupposti diversi, parrebbe meglio attagliarsi alle specificità dell'accordo oggetto di lite senza avvedersi che, così agendo, finirebbe con il livellare il regolamento negoziale che viene forzosamente conformato ed agganciato alla prevalenza carismatica del modello che appare più confacente.

In poche parole, con questo modo di procedere, non si andrebbe davvero a disciplinare le prestazioni che le parti hanno voluto inserire nel contratto, ma si andrebbe solamente a forzare la volontà delle parti per poterla agilmente ricondurre all'interno di un determinato tipo, totalizzante e carismatico, che meglio disciplinerebbe, dalla valutazione dei contrapposti interessi, il contratto. Ferma, quindi, la critica a tale modo di procedere appare evidente che è opportuno combinare e non stravolgere i tratti identitari del contratto individuando la disciplina più vicina e coerente con l'interesse che nel complesso anima e giustifica la pluralità degli interessi delle parti¹⁹. Si conclude, quindi, ricordando l'importanza che avrebbe potuto avere l'art.1570 c.c., quale paradigma misconosciuto, con il rimpianto che all'art.1677 bis c.c. si sarebbe potuto inserire un altro comma del seguente tenore: *“Il committente risponde in solido con la controparte, entro due anni dall'estinzione del contratto, dei crediti sorti a favore dei dipendenti dell'obbligato e del subcontraente durante l'esecuzione del rapporto”*²⁰.

Sul punto da ultimo si ricordano le diverse posizioni della giurisprudenza²¹ che predilige il metodo dell'assorbimento in forza del quale 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.

4. L'incessante dibattito sull'opportunità della riforma del diritto contrattuale

Ripercorrere il dibattito dottrinario sui temi classici dell'individuazione della disciplina più confacente per i contratti non espressamente disciplinati dal codice civile induce ad approfondire l'analisi sul tema della crisi delle categorie²² o come, qualcuno suol dire, sulla crisi degli interpreti²³ nel senso che ci si interroga, ormai da tempo, sul tema se il contratto possa ancora essere considerato come una categoria generale e se le

¹⁹ CALVO, *op. cit.*, 1122.

²⁰ CALVO, *op. cit.*, 1127.

²¹ Trib. Roma, 11.2.2022, n. 29, in *Guida al diritto*, 2022, 17; Trib. Napoli, 07.05.2021, n. 4347, in *dejure*; Trib. Parma, 3.7.2013, n. 985, in *dejure*; Cass., 20.5.2015, n. 10319, in *Riv. dott. comm.*, 2015, 525; Corte di Appello Roma, 2.9.2014, n. 690, in *dejure*; Trib. Milano, 15.9.2006, n. 10185, in *dejure*; TAR Puglia, 29.7.2003, n. 3015, in *dejure*; Corte di Appello Bologna, 5.2.97, in *Riv. giur. circol. trasp.*, 1997, 1019.

²² Sui principi del diritto sono ben chiare le affermazioni di LIPARI, *Intorno ai “principi generali del diritto”*, in *Riv. dir. civ.*, 2016, 28.

²³ GENTILI, *Crisi delle categorie e degli interpreti*, in *Riv. dir. civ.*, 2021, 634.

categorie del contratto siano esposte ad una profonda crisi identitaria unita ad una crisi dell'unicità del paradigma contrattuale, segno inequivocabile dell'età e della complessità economica, che sembra determinare l'impossibilità di ricondurre gli emergenti fenomeni economici negli angusti schemi del nostro codice.

Invero, illustri autori²⁴ hanno affermato che la categoria del contratto è venuta progressivamente perdendo il suo punto di riferimento unitario al punto che parlare di un persistente valore della categoria esprime più un desiderio che una constatazione, più l'esigenza di una continuità lessicale ed argomentativa che richiama ad una unitaria categoria ordinante in quanto la parola contratto non significa nulla, specialmente con riferimento alla disciplina ad esso applicabile. La frammentazione dei nuovi modelli delle *sub* categorie del discorso giuridico e la fuga dal contratto dei nuovi fenomeni legati alle tecnologie digitali sembra determinare una crisi pandemica del contratto.

Non vi sarebbero più criteri che possono rappresentare in modo ordinato i profili economici attraverso nozioni, concetti, categorie che mettano in ordine un sistema di regole e che permettano, quindi, di governare in modo sistematico il fenomeno economico in quanto le categorie non sembrano più adeguate a rappresentare il fenomeno economico ampliato anche dall'applicazione delle nuove tecnologie nel sistema e, dunque, non permetterebbero di avere un quadro armonico corretto.

Secondo il c.d. metodo nuovista²⁵ non sarebbe più possibile rappresentare i nuovi fenomeni economici nelle vecchie categorie giuridiche. Ed anche la giurisprudenza c.d. creativa non sarebbe davvero creativa in quanto, come efficacemente dimostrato, il giudice in realtà non crea, perché se così fosse vi sarebbe insubordinazione alla legge ed alla forza logica del ragionamento interpretativo²⁶.

A fronte di tali interpretazioni distruttive si ritiene, invece, che la dottrina²⁷ abbia efficacemente criticato tale approccio dell'interprete affermando che la difesa delle categorie non è vera conservazione, ma è semplicemente l'unica via possibile per dire e fare il diritto volendo ritenere ancora possibile l'analisi scientifica. L'approccio che appare preferibile disegna le categorie non come i confini entro i quali devono muovere i fenomeni economici, ma come l'unica via possibile per dire e fare il diritto volendo ancora ritenere possibile l'analisi scientifica²⁸ dello stesso, frutto di un'attività puramente ipotetica o addirittura immaginifica²⁹, ma essenziale per la soluzione dei casi attraverso un processo

²⁴ Vedi le citazioni in GENTILI, *op. cit.*, 634-635.

²⁵ GENTILI, *op. cit.*, 653.

²⁶ GENTILI, *op. cit.*, 648.

²⁷ GENTILI, *op. cit.*, 652-653; v. anche G. ALPA, *I contratti speciali nel loro excursus storico. Appunti e considerazioni*, corso straordinario "Il contratto o i contratti?" organizzato dalla Scuola Superiore della Magistratura in collaborazione con l'Accademia Nazionale dei Lincei, 2021.

²⁸ A.M. BENEDETTI, *La categoria «contratto» tra unicità e molteplicità*, pubblicato del corso straordinario "Il contratto o i contratti?" organizzato dalla Scuola Superiore della Magistratura in collaborazione con l'Accademia Nazionale dei Lincei, cod. FFP21018, 2021, 1, nota 1.

²⁹ RESCIGNO, RESTA, ZOPPINI, *Diritto privato. Una conversazione*, Bologna, 2017, *op. cit.*, 25 e 26.

incessante di adattamento, grazie al quale mantengono la loro vitalità, che risiede essenzialmente in una persistente capacità a contenere il divenire.

Le categorie filtrano il pensiero mettendo ordine e consentendo la comunicazione; come direbbe il Maestro Falzea: senza le categorie ci sarebbe l'anarchia. Le categorie danno logica e sistema ai fenomeni economici riconducendoli sistematicamente nelle norme. In sintesi le categorie devono vivere secondo una dimensione storicizzata e il loro significato deve mutare in relazione ai nuovi fenomeni economici che devono storicizzarsi nella categoria stessa. Invero, seppur il diritto privato è necessariamente altro rispetto alla regolazione del mercato, i sistemi devono comunicare tra loro per permettere un'armonizzazione all'interno delle regole³⁰.

Si può affermare che i nuovi fenomeni tecnologici, che sono disciplinati dal legislatore europeo, determinano che le regole, calate dall'alto, tengano conto della progressiva rilevanza della dinamica economica nelle proiezioni tecnologiche sempre più trasversali che superano i confini politici e territoriali.

L'ordine giuridico complesso, che parte dal riconoscimento dei diritti fondamentali, deve disciplinare programmi economici che non hanno regole ben definite nei singoli codici. Le regole del nostro codice civile, inoltre, potrebbero sembrare non adeguate a disciplinare, con gli schemi ivi delineati, le transazioni economiche del Terzo Millennio, ricche di invasioni tecnologiche e di un'economia degli affari che rischia di creare un mondo e dei modelli paralleli che potrebbe fare a meno degli schemi codicistici e della causa del contratto, così come pensata dal legislatore del 1942³¹. L'operazione economica, intesa come contratto e non atto, consente di collegare la disciplina del contratto alla disciplina del mercato e della concorrenza in quanto permette d'individuare regole più coerenti con le condizioni in cui si svolge la negoziazione e l'esecuzione del contratto-operazione economica³².

Si deve superare l'idea che gli schemi codicistici siano conservati, come in un ricovero di Sassocorvaro³³; è, viceversa, opportuno prendere atto che la loro flessibilità per-

³⁰ A.M. BENEDETTI, *op. cit.*, 7.

³¹ Sul tema si veda ROPPO, *Una parte generale, o due parti generali?*, intervento nell'ambito del seminario *Il contratto o i contratti?*, *Accademia dei Lincei e dalla Scuola Superiore della magistratura*, Roma, 29.11-1.12.2021, 9, il quale proprio in relazione all'alluvione normativa di origine euro-unitaria individua nella dottrina lo strumento con il quale iniziare a regolare i contratti asimmetrici utilizzano con maggiore consapevolezza lo strumento dell'analogia.

³² GABRIELLI, *Il contratto e le sue classificazioni*, in GABRIELLI, *Il contratto in generale*, Trattato dei contratti, dir. da Rescigno e Gabrielli, vol. 1, Torino, 2006, 34-35.

³³ Come ben noto Sassocorvaro, con la sua possente Rocca Ubaldinesca, ha rappresentato, insieme ad altre località, il posto dove, durante la seconda guerra mondiale, sono stati messi in salvo dal Soprintendente di Urbino Pasquale Rotondi, a partire dal 5 giugno 1940, oltre 10.000 capolavori dell'arte italiana. La Rocca fu concessa in uso dal Comune di Sassocorvaro, che ne è proprietario, alla Soprintendenza alle Gallerie ed alle Opere d'Arte di Urbino, affinché vi salvaguardasse le opere d'arte dai pericoli della guerra. Si è trattato sicuramente dell'intervento più poderoso messo in atto durante la seconda guerra mondiale per mettere al sicuro i capolavori d'arte italiani.

mette di calare i nuovi meccanismi di trasferimento della ricchezza in categorie moderne ed evolute. L'aver preservato le "opere d'arte" nel ricovero di Sassocorvaro permette di darne costantemente luce attraverso l'opera degli interpreti che rendono flessibili gli schemi alle nuove esigenze. In tal senso appare proficua anche quella linea di pensiero che vedendo l'irrompere di molteplici codici di settore si chiede come far coesistere gli istituti del codice civile con le normative di categoria cristallizzate nei nuovi codici.

Ci si chiede se il contratto e la sua disciplina generale possano svolgere il ruolo storicamente indicato dal codice civile anche alla luce delle cosiddette valvole di comunicazione tra il codice civile ed i codici di settore pensate proprio con l'obiettivo di porre, per esempio, il consumatore nella migliore situazione possibile secondo la formula dell'armonizzazione massima del sistema³⁴.

Infatti, si ritiene che l'attività di regolazione dell'Europa non pregiudica la disciplina nazionale afferente al diritto contrattuale per gli aspetti che non sono disciplinati dalle direttive; quindi, la normativa europea lascia impregiudicata la legislazione nazionale relativamente ai profili di validità del contratto non creando confusioni di ruoli e sovrapposizioni di discipline in quanto il codice civile deve fissare la struttura del contratto e la sua ordinaria fisionomia, ferma la disciplina autosufficiente che inserisce in sé ogni possibile tutela di cui può godere di volta in volta il consumatore o la parte debole sotto qualsiasi veste.

Ebbene, se si condivide tale linea di pensiero, appare chiara l'interazione tra il codice civile e gli altri codici di settore di origine comunitaria ancor di più all'interno del nostro codice civile tra i diversi contratti speciali. L'integrazione deve essere ispirata da una logica di armonizzazione del sistema che le stesse norme del codice civile in alcuni casi possono offrire nella modernità del loro meccanismo.

In tal senso proprio il contratto di logistica rappresenta un esemplare paradigma di quanto fin qui illustrato se sol l'interprete non sia in crisi, ma si sforzi di individuare, nel sistema esistente e nelle categorie la soluzione dei problemi che si rappresentano.

5. Il contratto di logistica quale contratto di somministrazione di servizi e la modernità della figura della somministrazione

Il contratto di logistica è un chiaro esempio pratico attraverso il quale è agevole verificare se, quanto teoricamente illustrato, possa trovare concreta e pratica applicazione³⁵. Invero il dato economico dal quale partire è l'intento delle associazioni di categoria della logistica che intendevano introdurre una norma che *"avrà l'effetto di chiarire in modo perentorio che ciascuna attività della quale si compone il contratto di logistica, è disciplinata*

³⁴ D'AMICO, *Il Contratto o i contratti*, corso straordinario "Il contratto o i contratti?" organizzato dalla Scuola Superiore della Magistratura in collaborazione con l'Accademia Nazionale dei Lincei, 2021, 14.

³⁵ GENTILI, *op. cit.*, 660.

dal complesso di disposizioni (disposizioni codicistiche, leggi speciali) che si applicano alla specifica prestazione garantendo in tal modo da un lato che la singola attività sia soggetta alla disciplina ad essa più naturale e pertinente e 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".

A fronte di tale quadro gli operatori economici chiedevano espressamente l'introduzione dell'art. 1677-*bis* c.c. ed il legislatore ha accolto supinamente l'istanza del comparto di categoria senza rendersi conto che nel nostro codice è presente un'altra norma che molto meglio può e deve disciplinare il contratto di logistica e che, comunque, ben può essere "recuperata" dagli interpreti per poter correttamente regolamentare la fattispecie economica.

Invero, come è stato osservato³⁶, la nuova disposizione, che inquadra il contratto di logistica nel trasporto, è dettata dalla ragione che al contratto di trasporto debba essere ricondotta la logistica e, quindi, tali norme debbano essere applicate impedendo che, tramite il gioco dell'interesse ritenuto prioritario, si soffochino gli interessi informanti di sé le altre prestazioni lasciandosi condizionare da una sorta di mentalità tipizzante e, quindi, di dover procedere alla sussunzione tipologica nell'ambito del trasporto e dell'appalto.

Se, invece, si fosse correttamente guardato l'elenco delle norme previste per i contatti tipici del codice civile si sarebbe potuto più attentamente verificare che l'art. 1570 c.c. sembra il vestito non solo più adatto, ma forse perfetto, che il sarto avrebbe dovuto confezionare per il contratto di logistica. Infatti, ferma la natura permeante di durata del contratto di somministrazione, che prevede che «*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*», è fuor dubbio che il contratto di logistica è un contratto di durata a fronte del quale, come detto, 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.

In sostanza la causa del contratto deve rappresentare quel momento di sintesi al fine di evitare che il giudice attinga direttamente la soluzione del caso concreto dalla dimensione dei principi, quasi disinteressandosi della mediazione delle regole condannate ad un progressivo deperimento³⁷.

La stessa giurisprudenza deve ricondurre il discorso del controllo causale allo scopo pratico perseguito dai contraenti e, pertanto, nell'individuazione delle norme che meglio disciplinano le prestazioni. Le categorie di parte generale del contratto assumono

³⁶ CALVO, *op. cit.*, 1124.

³⁷ Sul punto le chiare affermazioni di C. SCOGNAMIGLIO, *Le clausole generali e di principi nell'applicazione della parte del contratto*, corso straordinario "Il contratto o i contratti?" organizzato dalla Scuola Superiore della Magistratura in collaborazione con l'Accademia Nazionale dei Lincei, 2021, 6.

una rilevanza determinante per governare il processo di concretizzazione dei singoli ambiti di disciplina dei contratti ai principi³⁸ ed alle clausole generali permettendo, quindi, alla scienza del diritto di coniugare la scienza teorica e la scienza pratica utilizzando, in modo concreto, i principi della parte generale del contratto che devono solo permeare nel rispetto della causa, la decisione del giudice rispetto al caso concreto³⁹ non limitando, peraltro, l'applicazione delle regole delle diverse prestazioni contrattuali, proprio come nel caso della logistica.

Pertanto, 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. Infatti sia la durata che il trasporto trovano agevole ricomposizione in tale norma per la quale 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, mentre l'art. 1677 c.c. che sarebbe norma di *genus* rispetto all'art. 1677-bis c.c., norma di *species*, afferma che «*se l'appalto ha per oggetto prestazioni continuative o periodiche di servizi, si osservano, in quanto compatibili, le norme di questo capo e quelle relative al contratto di somministrazione*» limitando, quindi, a solo due serie di normative la disciplina delle prestazioni delle parti. È invece necessario individuare tutte le normative utili a disciplinare tutti i servizi di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione con organizzazione dei mezzi a proprio carico. Resta fermo che potrebbe aver senso, in una futura riflessione, se conviene o meno assecondare la suggestione offerta dalla norma circa la differenza tra attività e contratto di trasporto.

Ebbene, la vicenda negoziale del contratto di logistica e la collocazione della norma definitoria dopo l'art. 1677 c.c. e non dopo l'art. 1570 c.c., con la creazione di un art. 1570-bis c.c., passa per un antico disallineamento anzitutto storico relativo ai lavori del codice civile e, poi, sistematico ed economico. Infatti, si è avuto modo di approfondire⁴⁰ che i contratti aventi ad oggetto la prestazione periodica o continuativa di servizi atipici sono stati relegati in una norma (l'art. 1677 c.c.) di mero rinvio che, da un lato, non definisce il contratto e, dall'altro, non disciplina le prestazioni delle parti rinviando alla normativa prevista per altri contratti, ma tale norma relativa all'appalto non può certo disciplinare i contratti di durata in quanto l'appalto non è contratto di durata, ma a prestazioni istantanee. Invero, la durata nell'appalto è solo strumentale all'esecuzione della prestazione e non funzionale al soddisfacimento dell'interesse del committente il quale subisce il tempo dell'esecuzione della prestazione suo malgrado e non in quanto funzionale allo scopo che intendeva perseguire⁴¹.

³⁸ LIPARI, *op. cit.*, 36.

³⁹ C. SCOGNAMIGLIO, *op. cit.*, 14.

⁴⁰ BOCCHINI, *La somministrazione di servizi*, Padova, 1999.

⁴¹ BOCCHINI, *op. cit.*, 28-20.

Nel nostro codice l'art. 1570 c.c., a differenza dell'art. 1677 c.c., è uno schema che ben si adatta alla concreta fattispecie in esame in quanto 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 duratura dei servizi funzionali allo svolgimento di tali attività, dietro il pagamento di un corrispettivo.

Premesso che l'art. 1677 c.c. non contiene alcun criterio di selezione delle due normative richiamate, invece 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*».

L'art. 1570 c.c. non è allora norma di ritorno dell'art. 1677 c.c. dettata in tema di appalto⁴².

Le due norme non sono corrispondenti, perché non hanno lo stesso contenuto normativo. Invero, l'art. 1677 c.c. non detta un criterio di gerarchia tra norme richiamate in tema di appalto e norme richiamate in tema di somministrazione, laddove l'art. 1570 c.c. detta questo criterio affermando, addirittura letteralmente, che le norme dei contratti a cui corrispondono le singole prestazioni (e, pertanto, le norme sull'appalto) si applicano soltanto se compatibili con le norme sulla somministrazione. Onde il criterio di compatibilità si traduce nel criterio di gerarchia a favore delle norme sulla somministrazione.

Argomenti di ordine logico, positivo e storico impongono di superare l'interpretazione di chi riconduce la portata applicativa dell'art. 1570 c.c. ai soli contratti aventi ad oggetto prestazioni di cose (come per esempio la permuta od il contratto estimatorio).

Anzitutto, lo stesso codice all'art. 1677 c.c. dichiara applicabili le norme sulla somministrazione ad un contratto avente ad oggetto la prestazione di servizi di durata. E tra le norme richiamate vi è anche l'art. 1570 c.c., che va inquadrato in armonia con l'art. 1677 c.c.

L'art. 1570 c.c., a sua volta, non è in contrasto con l'art. 1677 c.c., perché si tratta di una norma neutra che non detta alcun criterio di prevalenza di una normativa sull'altra. Onde, se tra le norme richiamate dall'art. 1677 c.c. vi è una norma che detta un criterio di prevalenza tra le due serie di normative, non si vede la ragione per la quale tale criterio non debba trovare applicazione.

Questo primo argomento di diritto positivo è suffragato da un argomento di ordine logico posto che le norme in tema di somministrazione sono perfettamente applicabili anche ai contratti aventi ad oggetto servizi. Infine, il dato emergente dai lavori preparatori del codice in tema di somministrazione, che la più recente ricerca ha giustamente portato alla luce, è significativo.

La disciplina dettata dal codice in tema di somministrazione fu redatta pensando ad una figura di somministrazione "bivalente" e, cioè, avente ad oggetto la prestazione continuativa sia di "cose", sia di "servizi". Eloquentemente è il testo dell'art. 398 del Progetto

⁴² SILINGARDI, *op. cit.*, 169.

preliminare del codice di commercio che, sotto il titolo «*contratto di somministrazione*», recita: «*in virtù del contratto di somministrazione uno dei contraenti si obbliga verso l'altro per un prezzo determinato o variabile, ad una serie di prestazioni periodiche o ad una prestazione continuativa di cose o servizi*»⁴³.

Si è, altresì, evidenziato che la mutilazione, all'ultimo momento, dell'espressione "servizi", nella definizione dell'art. 1559 c.c., non trova, nei lavori preparatori, giustificazione alcuna, e, quel che più conta, lascia del tutto inalterate le singole norme sulla somministrazione che, pensate originariamente con riferimento sia alle cose, sia ai servizi, rimangono bivalenti nel testo definitivo del codice e, cioè, perfettamente applicabili in massima parte sia ai contratti aventi ad oggetto la prestazione di cose, sia ai contratti aventi ad oggetto la prestazione di servizi⁴⁴.

Gli argomenti svolti trovano, infine, un supporto di carattere sistematico molto rilevante nel principio di "specialità". Infatti, individuato l'ambito di applicazione della normativa sulla somministrazione, la dottrina più recente ha, poi, individuato un criterio di gerarchia tra le due serie di normative, quanto dire la ratio dell'art. 1570 c.c.

Tale *ratio* va individuata nel "principio di specialità". Proprio poiché per necessità logica, prima ancora che giuridica, anche nel processo di qualificazione deve essere considerato il principio secondo cui *lex specialis derogat generali*, le norme sulla somministrazione, che sono dettate in funzione della durata della prestazione, devono essere considerate preminenti rispetto a quelle sull'appalto, dettate per prestazioni istantanee, esprimendo la durata, appunto, un tratto che caratterizza e specifica la prestazione istantanea. Diversamente verrebbe meno la stessa ragion d'essere delle norme sulla prestazione duratura.

Sembra agevole allora rilevare che nel nostro codice civile è chiaramente individuato uno schema contrattuale anticipatore ed antesignano dei moderni contratti di durata aventi ad oggetto servizi in quanto permette di collocare in modo adeguato e moderno la fattispecie economiche.

Dopo aver individuato la normativa concretamente applicabile al contratto di durata avente ad oggetto servizi è ora possibile inquadrare sistematicamente tale contratto che, tenuto conto della disciplina prevalente, può correttamente qualificarsi come somministrazione di servizi.

In tale inquadramento sistematico la dottrina correttamente utilizza e la nozione "struttura" (le singole prestazioni) e la nozione "funzione" (la durata).

Invero la dottrina che ha studiato sul piano sistematico la somministrazione, ha utilizzato una delle due nozioni, ma non entrambe. La teoria unitaria guarda la funzione e

⁴³ BOCCHINI, *Il contratto di somministrazione di servizi*, in *I contratti di somministrazione e distribuzione*, in *Tratt. dei contratti*, a cura di BOCCHINI GAMBINO, diretto da Rescigno e Gabrielli, Torino, 2011, 18-19.

⁴⁴ BOCCHINI, *op. cit.*, 28.

lascia nell'ombra le strutture variabili del contratto, laddove la teoria atomistica guarda la diversità delle prestazioni e svaluta la funzione unitaria.

Il superamento delle contraddizioni insite in una visuale unilaterale del fenomeno giuridico in analisi può aversi solo attraverso la constatazione che la tipizzazione legale della somministrazione è un processo a doppio grado a cui il nostro legislatore è ricorso con l'obiettivo di un fenomeno complesso teso a soddisfare una funzione unitaria (bisogno durevole), in campi diversi dell'economia.

Al primo livello di tipizzazione il legislatore ha previsto uno schema funzionale costante alla cui realizzazione è inteso il regolamento contrattuale. Al secondo livello di tipizzazione il legislatore ha operato un rinvio ad un gruppo indefinito di norme che disciplinano i contratti a cui corrispondono le singole prestazioni e, quindi, ad una serie indefinita di subfattispecie, rispetto alla fattispecie primaria, tutte compatibili ed integrabili nello schema funzionale della fattispecie primaria⁴⁵.

La conclusione della dottrina più recente è, dunque, che «*il contratto di somministrazione è un regolamento a struttura variabile funzionale alla durata*».

Tale teoria non si aggiunge alle altre teorie già formulate dalla dottrina e che esauriscono ogni possibilità definitoria (teoria unitaria, teoria atomistica, teoria mista, ecc.), ma ha il pregio di porsi su un diverso piano di analisi e, per tal via, si propone di superare le divergenze tra le diverse teorie sin qui formulate. Ciò sulla base del rilievo che, sul piano giuridico, "struttura" e "funzione" non possono scindersi, né scindere l'unità del fenomeno giuridico che è composto di entrambi questi elementi. Proprio tale elemento sembra sfuggire ai sostenitori delle teorie atomistiche che vedendo solo le singole pre-

⁴⁵ Come abbiamo osservato in altra sede questo processo di tipizzazione a doppio grado può essere specificato non solo con riguardo ai *negozi*, ma anche con riguardo alle *norme*. A livello normativo è agevole inquadrare il processo di tipizzazione nelle tecniche del c.d. *rinvio recettizio* attraverso le quali si tende a risolvere il problema del concorso di norme. Le norme sulla somministrazione prescindono totalmente dall'oggetto della prestazione prevista nel contratto. Esse sono norme, quindi, di carattere funzionale perché disciplinano la funzione di durata del contratto avente ad oggetto la prestazione di una attività. Ma tale disciplina è elastica e bivalente perché idonea a raccogliere norme diverse aventi ad oggetto diverse tipologie di prestazioni (cose, servizi, ecc.). La normativa funzionale non è, dunque, esaustiva perché attraverso la tecnica del *rinvio recettizio* il legislatore richiama "anche le regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni". Queste regole sono variabili e fungibili ed hanno natura strutturale perché costituiscono materia volta per volta diversa che dà contenuto alla funzione costante di durata. Naturalmente il rinvio alle norme sulle prestazioni non può avvenire e non avviene astraendo tali prestazioni dalla struttura contrattuale (appalto, vendita, permuta, ecc.) nella quale esse sono inserite. Se il legislatore avesse voluto seguire questa tecnica della astrazione delle prestazioni dalla loro struttura contrattuale avrebbe dovuto rinviare non "alle regole che disciplinano il contratto" a cui corrispondono le singole prestazioni, ma *tout court* alle regole che disciplinano le obbligazioni in generale. Il legislatore, invece, rinviando alle regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni parte dall'idea, come è stato osservato, che le prestazioni, avulse dal contratto sotto il quale sono disciplinate, perdono significazione.

stazioni del contratto di somministrazione e non la funzione giuridica complessiva del contratto, finiscono con il valorizzare solo la natura economica del progetto negoziale⁴⁶.

Ma questo punto sembra sfuggire anche alle teorie unitarie che, abbagliate dalla funzione, sfumano l'importanza delle singole prestazioni che rappresentano, invece, il tessuto strutturale del contratto come proprio gli esigui lavori preparatori in tema di contratto di logistica vogliono fare emergere.

La qualificazione della nostra fattispecie giuridica, oggetto della disciplina normativa, è utile non solo all'analisi teorica, ma anche alla migliore interpretazione della disciplina di diritto positivo perché, tra inquadramento sistematico del contratto e sua disciplina normativa, deve esserci un rapporto di compatibilità nel senso che la disciplina deve essere compatibile con la qualificazione e viceversa. Quando questa compatibilità manca, l'interprete è autorizzato ad intervenire per rettificare la qualificazione e orientare, così, meglio l'interpretazione della disciplina. E, per chiudere il cerchio, si osserva che proprio la somministrazione integra gli estremi dello schema negoziale aperto (o incompleto), elettivamente destinato a essere completato da altri tipi contrattuali di volta in volta presupposti dal vincolo a tratto successivo⁴⁷.

Lo stesso ruolo della giurisprudenza deve essere correttamente posto come la regolazione del frammento stesso attingendo allo statuto generale del contratto⁴⁸, «*coordinando le regole attingibili dagli statuti tipici che permettano di edificare le colonne dell'ordinamento del caso concreto nel modo più confacente alla specificità delle clausole frutto dell'autodeterminazione privata*»⁴⁹. In tal senso la ricostruzione della logistica, quale contratto a struttura variabile, funzionale alla durata, e quindi una prestazione duratura di cose o servizi che viene disciplinata rispetto alle molteplici prestazioni dalle regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni, si attaglia perfettamente alla fattispecie economica in esame.

6. Le problematiche concrete del contratto di logistica

Alla luce di tale ricostruzione esaminiamo allora, alcune problematiche in tema di logistica emerse nella prassi degli affari per verificare l'adeguatezza del metodo indicato e la sua natura di contratto di durata a struttura variabile con l'applicazione delle singole normative, in quanto compatibili, relative alle singole prestazioni.

Un primo problema riguarda il termine di prescrizione. Invero qualora si affermi, come avvenuto in passato, che il contratto di logistica sia sussumibile nell'appalto di servizi allora il termine è di due anni per quanto attiene al diritto di garanzia in favore

⁴⁶ BOCCHINI, *op. cit.*, 29.

⁴⁷ NUZZO, voce *Somministrazione (contratto di)*, in *Enc. Dir.*, XLII, Milano, 1990, 1276.

⁴⁸ MONTICELLI, *I contratti per l'esecuzione delle opere e dei servizi*, in *I contratti per l'impresa*, a cura di MONTICELLI e PORCELLI, Torino, 2013, 150.

⁴⁹ CALVO, *Il contratto di logistica*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2022, 1122.

del committente e, viceversa, quello ordinario decennale per quanto concerne il diritto dell'appaltatore al corrispettivo⁵⁰; se, invece, si ritenga che il contratto sia sussumibile nel contratto di trasporto allora si applica l'art. 2951 c.c. con il relativo termine di prescrizione annuale.

Ovviamente le associazioni di categorie ritengono equo applicare l'art. 2951 c.c. con il termine prescrizione breve in quanto proprio per le attività di trasporto il termine più breve di un anno, in luogo di quello di due anni o addirittura di dieci anni, permette agli operatori di settore di avvalersi dei limiti temporali risarcitori che appaiono più pertinenti rispetto alle singole attività svolte ed ai vari soggetti coinvolti nell'operazione economica, non ampliando in modo irragionevole le tutele perché collegate ad un unico schema contrattuale pur nella consapevolezza della natura e funzioni diverse proprio per le singole prestazioni. Ebbene l'applicazione dell'una oppure dell'altra normativa sposta decisamente le tutele dei soggetti coinvolti nell'operazione economica.

Alla luce della ricostruzione effettuata lo schema del contratto nella somministrazione di servizi di logistica permette allora di delineare in modo coerente il quadro delle prestazioni e delle responsabilità della parti.

Se i servizi di logistica non si risolvono in prestazioni meramente accessorie al trasporto o alla spedizione (custodia, deposito, carico e scarico delle merci), ma si traducono in operazioni 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 differenti destinatari) viene in rilievo un'articolata prestazione di servizi, rispetto alla quale il rapporto va assoggettato non alla disciplina dell'appalto, più specificamente, "di servizi" ex art. 1677 c.c. (in quanto come ricostruito è la durata, quale elemento preponderante, che determina l'unitarietà del contratto) e, quindi, secondo la ricostruzione che appare preferibile, alla somministrazione ed in forza dell'art. 1570 c.c. alle «*regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni*».

Invero, la giurisprudenza citata⁵¹ si riporta alla Suprema Corte quando afferma che in caso di fattispecie negoziale mista, con prevalenza, sotto il profilo causale, del contratto di appalto su quello di trasporto (contratto di appalto e contratto di servizi di trasporto), trova applicazione, in materia di prescrizione, la disciplina propria del tipo contrattuale prevalente e quindi, con specifico riferimento ai contratti di appalto di servizi di trasporto, questa Corte ha precisato che il termine annuale di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto, di cui all'art. 2951 c.c., trova applicazione anche quando le varie prestazioni di trasporto siano rese (come appunto nel caso di specie) in esecuzione di un unico contratto misto di appalto di servizi di trasporto. In tale ipotesi, infatti, deve farsi riferimento alla normativa in materia di trasporto per individuare quelle

⁵⁰ Cass., 18.12.99, n. 14239, in *dejure*.

⁵¹ Trib. Milano, 15.9.2006, n. 10185, in *dejure*; Corte Appello Bologna, 5.2.97, in *Riv. Giur. circol. trasp.*, 1997, 1019.

norme che, come la durata della prescrizione, sono intimamente collegate alla concreta tipologia della prestazione.

Il termine annuale di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto, previsto dall'art. 2951 c.c., trova applicazione anche quando le varie prestazioni di trasporto siano rese in esecuzione di un unico contratto (misto) di appalto di servizi di trasporto, dovendosi in tale ipotesi far capo alla normativa in tema di trasporto, per individuare quelle norme che, come la durata della prescrizione, sono intimamente collegate alla concreta tipologia della prestazione⁵².

Ebbene tale ragionamento non convince in quanto se si riconosce che le prestazioni di servizi ricadono nell'ambito dell'appalto di servizi in quanto si tratta di un contratto con molteplici prestazioni e poi, invece, si applica la normativa sul trasporto si deve obiettare che l'art. 1677 c.c. rimanda alla normativa dell'appalto e della somministrazione, in quanto compatibili, non indicando anche il contratto di trasporto tra le norme di rinvio. Invece il contratto di somministrazione, con l'art. 1570 c.c., permette un'applicazione piana e logica della vicenda economica e contrattuale prevedendo, in modo coerente, l'applicazione delle regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni ed appare in continuità con la gestione delle variegate prestazioni di servizi a carattere continuativo, attraverso l'organizzazione e la pianificazione coordinata e continuativa delle varie prestazioni oggetto del contratto e dei mezzi necessari alla loro esecuzione. Di talché se il contratto per "servizi logistici integrati" costituisce un figura unitariamente riconducibile, sotto il profilo causale, alla fattispecie tipica della somministrazione allora ben potranno essere applicate, a seconda delle prestazioni, le relative regole e, quindi, per esempio, in tema di trasporto, la normativa codicistica con i relativi termini prescrizionali riconducendo in modo coerente, a sistema ed a categoria, il contratto di logistica che, quindi, non subisce pur avendo diverse e variegate prestazioni, la forza carismatica di un contratto prevalente rispetto all'altro.

Esaminando i contratti di logistica emerge in modo evidente che l'attività svolta dal somministrante è ben più ampia del semplice trasporto e spedizione di merce in quanto esso offre una ampia gamma di servizi di durata che possono essere così sintetizzati: 1) ritiro e accettazione di merci di provenienza delle unità produttive del committente o di terzi, 2) controllo fisico e documentale della merce, 3) confezionamento e riconfezionamento di merci, 4) gestione delle spedizioni e di trasporti delle merci, 5) predisposizione e gestione ed emissione della documentazione di spedizione e trasporto, 6) predisposizione ed attivazione delle relative coperture assicurative, 7) consulenze in ordine all'attività i servizi logistici attinenti la gestione dello stoccaggio, 8) esecuzione e studi di fattibilità relative all'incidenza dei costi ed ottimizzazione delle risorse. Da questo sem-

⁵² Cass., 13.11.97, n. 9128, in *Dir. trasporti*, 1999, 929 ss., con nota di RIGUZZI, *Appalto di servizi di trasporto e termine di prescrizione*. V. anche Cass., 21.10.97, n. 10332, in *Dir. maritt.*, 1999, 730 ss., con nota di BRIGNARDELLO, *Dai contratti concernenti una serie continuativa di prestazioni di autotrasporto ai contratti di servizi logistici. Questioni attinenti ai termini di prescrizione*; Trib. Parma, 3.07.13, n. 813, in *dejure*.

plice elenco di prestazioni coordinate e continuative, che vengono rese all'interno di un contratto di logistica, ben ci si rende conto che il punto non è tanto verificare se l'attività svolta è quella di spedizioniere commissionario *ex art.* 1737 c.c. o quella di spedizioniere e vettore *ex art.* 1741 c.c. in quanto sul somministrante gravano prestazioni direttamente attinenti al circuito produttivo dei capi di abbigliamento che senza un contratto di logistica verrebbero tradizionalmente esplicitate dal produttore stesso. Pertanto, anche alla luce della dettagliata regolamentazione contrattuale delle modalità di esecuzione dell'attività e delle mansioni da affidare al somministrante appare evidente che, a differenza di quel che ritiene una parte della dottrina⁵³, ricondurre il contratto all'interno dell'appalto non è condivisibile; invece questo insieme di prestazioni di servizi trovano nel contratto di somministrazione di servizi e nell'art. 1570 c.c. il loro naturale alloggiamento e la disciplina più confacente all'operazione economica.

Altro profilo critico che è emerso nella pratica degli affari riguarda il diritto di ritenzione ed i relativi privilegi di cui agli artt. 2756-2761 c.c. Infatti gli strumenti di autotutela previsti per i crediti determinati dalle prestazioni rese e, quindi, il compenso dovuto al prestatore di servizi di logistica, possono essere ricondotti, a seconda della normativa applicabile, a quelli del vettore in forza della quale egli potrà trattenere la merce custodita per l'esecuzione delle obbligazioni di consegna al destinatario, a quelli del deposito specificamente ai crediti del depositario in relazione ai prodotti custoditi nei magazzini, ovvero ai crediti del mandatario derivanti dall'esecuzione delle varie prestazioni e della riscossione dei relativi crediti *ex art.* 2761 c.c., nonché delle prestazioni di conservazione e miglioramento della merce.

Da quanto illustrato ne discende che anche per quanto concerne la tutela del credito nel contratto di logistica la migliore tutela del prestatore dei servizi trova conforto in base alle singole prestazioni espletate all'interno del contratto e, quindi, l'art. 1570 c.c. permette l'applicazione delle norme relative alle prestazioni rese⁵⁴ con il relativo diritto di ritenzione.

Altro profilo problematico che è emerso dalla pratica degli affari riguarda i limiti alla responsabilità del vettore per perdita o avaria delle cose trasportate fissato all'art. 1696, comma 2, c.c. ed il relativo obbligo di custodia in quanto nell'ipotesi pratica in cui sia stata rubata merce all'interno del magazzino della società di logistica e si dovesse applicare la normativa prevista dell'art. 1696 comma 2 c.c., relativa al contratto di trasporto, si dovrebbe soggiacere al profilo della colpa grave relativo alla custodia ed ai limiti del risarcimento come previsti dalla relativa norma in materia di trasporto⁵⁵. Se, quindi, si ritiene che il contratto di logistica abbia l'interesse prevalente del trasporto terrestre anche il deposito avrebbe una funzione ancillare del bilanciamento complessivo degli interessi ragion per cui l'obbligato alla custodia della merce altrui può beneficiare della

⁵³ SILINGARDI, *op. cit.*, 154-155.

⁵⁴ SILINGARDI, *op. cit.*, 167-168.

⁵⁵ CALVO, *op. cit.*, 1120-1121.

limitazione legale relativa al contratto di trasporto con le illogiche conseguenze che ne derivano⁵⁶. Ovviamente le conseguenze a valle del ragionamento aprioristico che si confuta comporterebbero anche l'applicazione del termine breve di prescrizione in quanto si tratterebbe un contratto misto di appalto e di trasporto.

Diversamente opinando, se invece si ritiene che la norma primaria, dalla quale partire per disciplinare le prestazioni del contratto di logistica, è l'art. 1570 c.c. si possono ben semplicemente applicare le regole che disciplinano il contratto a cui corrispondevano le singole prestazioni e, quindi, in questo caso applicare, l'art. 1768 comma 1 c.c. relativa al contratto di custodia. È evidente che questa ricostruzione, che si predilige, permette di disciplinare le singole prestazioni contrattuali in base alla loro natura non stravolgendone il significato con la relativa normativa. Quindi, la prestazione di custodia che, nell'ambito dei servizi forniti, rappresenta non un elemento ancillare alla prestazione di trasporto, ma una prestazione importante con la sua autonomia funzionale ed economica, trova la sua corretta disciplina. Infatti la custodia non è affatto ancillare al trasporto, ma rappresenta una delle diverse prestazioni rese nell'ambito del contratto di logistica: il committente ben può eliminare il deposito dai propri magazzini, con i relativi costi, facendo consegnare la merce dal produttore direttamente alla società di logistica e, poi, al cliente finale eliminando anche un passaggio della propria catena di produzione. Se questo è il dato economico, la disciplina da applicare deve essere proprio quella della custodia perché si tratta proprio di custodia e non di "custodia legata al trasporto" della merce e, quindi, trasporto.

Un ulteriore problema che si pone rispetto alla nuova formulazione dell'art. 1677-bis c.c. riguarda il timore che si possa sottrarre l'intero settore logistico dall'ambito di appli-

⁵⁶ Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri e all'importo di cui all'articolo 23, paragrafo 3, della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, ratificata ai sensi della legge 6 dicembre 1960, n. 1621, nei trasporti internazionali terrestri, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore. Nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali.

Le disposizioni dei commi primo, secondo e terzo non sono derogabili a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previsti dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.

cazione della responsabilità solidale del committente per i crediti retributivi gli obblighi previdenziali che gli appaltatori subappaltatori hanno nei confronti dei loro dipendenti *ex art.* 29 comma 2 d.l. 276/03. Invero, nel settore dei trasporti vige un particolare regime di responsabilità per il quale il committente è responsabile in solido per il periodo di un anno per le retribuzioni e i contributi previdenziali dovuti dal vettore e dal subvettore solo ove non verifichi prima della stipulazione del contratto la regolarità contributiva attraverso l'acquisizione del DURC.

Con l'introduzione dell'art. 1677 *bis* c.c. c'è il timore che sia vanificata la responsabilità solidale in questione determinando l'esenzione del committente da detta responsabilità in quanto se si riconducesse la prestazione all'appalto di servizi e non al settore dei trasporti non si utilizzerebbe più il regime di responsabilità delineato dall'art. 83 *bis* d.l. 112/08 convertito in legge n. 133/08, così come modificato dalla legge n. 190/14, ma si applicherebbe seccamente la normativa sulla appalto di servizi che escluderebbe tale responsabilità solidale.

Anche in questo caso la centralità della somministrazione di servizi con l'art. 1570 c.c. permetterebbe di applicare la giusta normativa relativa alla prestazione resa.

7. La modernità del codice civile e dell'art. 1570 c.c.

Alla luce di quanto fin qui illustrato sembra emergere in modo chiaro la modernità del codice civile con le proprie categorie che permettono di disciplinare in modo adeguato anche le nuove fattispecie economiche⁵⁷ che ben possono inquadarsi all'interno delle categorie esistenti attraverso un processo di adattamento che viene definito da un Maestro⁵⁸ un'operazione importante che non deve far ripiegare l'operazione economica alla norma giuridica aprioristicamente intesa. Tale operazione va compiuta in modo corretto, individuando la categoria e lo schema contrattuale, come in questo caso, che

⁵⁷ Per comprendere l'evoluzione alla quale i nostri schemi contrattuali sono continuamente sottoposti si fa presente che, in seguito all'Europa in occasione di Ifa 2022 di Berlino lo scorso autunno, in Italia è arrivata la prima lavatrice in abbonamento che imposta da sé i lavaggi sfruttando i benefici dell'intelligenza artificiale e che offre un pacchetto tutto compreso con quattro possibili piani a seconda della frequenza dei lavaggi, da chi vive da solo a chi ha una famiglia numerosa. In questo modo i detersivi basati su una soluzione chiamata Chimica Disaggregata che ottimizza ogni lavaggio riducendo sprechi, risparmiando l'elettricità e riducendo l'inquinamento. Con questa somministrazione di servizi in abbonamento tutto incluso si superano tutti i costi dell'uso della lavatrice, i detersivi, installazione, collegamento al web, assistenza e manutenzione, promettendo di migliorare del 70% le prestazioni riducendo al minimo l'impegno. Ovviamente il sistema è progettato per funzionare da remoto con la scannerizzazione delle etichette dei capi per una migliore scelta del programma e Eco-Schedule per programmare l'avvio degli elettrodomestici direttamente nelle fasce orarie più convenienti a seconda del proprio fornitore di energia.

⁵⁸ RESCIGNO, *op. cit.*, 25-26.

meglio disciplinano la fattispecie economica⁵⁹. Sembra opportuno evidenziare che le categorie hanno, da sempre, vissuto in una dimensione storicizzata con una continua contaminazione dei nuovi fenomeni che, quando non trovano adeguata disciplina all'interno degli schemi esistenti, meritano la confezione di nuovi schemi e, nel caso, di nuove categorie, che dovrebbero essere disegnate con il tratto sapiente dell'antico legislatore per incastonarsi all'interno dei codici degli anni '40. Non a caso il VII libro del codice civile e cioè la legge fallimentare, che disciplinava la crisi delle società, previste dal libro V, e che può, in realtà, considerarsi il vero VII libro del nostro codice, quando è stata recentemente riformata prevedendo, da un lato nuovi, istituti e dall'altro nuovi obiettivi passando dal fallimento alla crisi ed all'insolvenza e, quindi, con nuovi importanti istituti e concetti, ha mantenuto salda la struttura degli istituti tratteggiati nel 1942. La stessa commissione Trevisanato, nei lavori preparatori, ha dovuto riconoscere la difficoltà di riscrivere, in modo completamente diverso, istituti che hanno retto gli anni mantenendo la loro capacità di disciplinare interessi e persone in quanto le categorie vanno positivamente innovate e non distrutte.

Tutto vero, ma se poi il legislatore non è accorto e colloca una nuova fattispecie economica all'interno di un contratto che non ha la medesima causa della nuova fattispecie economica che si fa? Se i lavori preparatori non sono adeguati o addirittura oscuri e non giustificano questa classificazione che si fa?

Con le considerazioni fin qui svolte si è cercato di dare una giustificazione ed una collocazione diversa ad un nuovo contratto, molto affermato nella pratica degli affari, chiarendo perché l'operazione economica permeata di durata, che ne rappresenta "l'anima" del contratto, deve trovare adeguata collocazione in una norma del codice civile che avendo una sorprendente modernità può rappresentare la giusta collocazione per tutti i futuri contratti di durata aventi ad oggetto servizi. Ciò permette al legislatore di essere attuale e moderno anche rispetto a contratti che mai, nel 1942, il mondo degli affari avrebbe potuto immaginare.

ABSTRACT

Il saggio approfondisce l'art. 1677-bis c.c. che, novellando il codice civile, prende in considerazione, per la prima volta, la figura del contratto di logistica il cui termine, peraltro, anche a seguito di un'ulteriore novella codicistica, non appare né nell'epigrafe, né nella definizione. Con tale norma si è inteso assecondare le spinte degli organismi di settore che volevano far emergere la rilevante fattispecie economica dalle ondivaghe pronunce giurisprudenziali per dare certezza ai traffici economici.

Si è definito il contratto come appalto con il quale il fornitore di servizi logistici, assume la gestione di una o più fasi delle attività di ricezione, deposito, custodia, spedizione e trasporto di prodotti da un luogo ad un altro dietro il pagamento di un corrispettivo.

⁵⁹ BENEDETTI, *op. cit.*, 4.

Il legislatore, inserendo il contratto sotto il capo dell'appalto, non ha però preso atto della vera natura del contratto di servizi di logistica caratterizzato anzitutto dalla funzionalità delle prestazioni di durata con il quale il fornitore di servizi logistici fornisce, in modo duraturo, una serie di servizi riguardanti ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione, con organizzazione dei mezzi a proprio carico, e si obbliga, quindi, alla prestazione dei servizi funzionali al trasferimento di cose (lo svolgimento di tali attività di durata dietro corrispettivo di un prezzo). Se, quindi, il tratto caratterizzante è la durata delle prestazioni il suo alloggiamento ideale è nell'ambito del contratto di somministrazione quale "regolamento a struttura variabile funzionale alla durata" in quanto l'art. 1570 c.c., a differenza dell'art. 1677 c.c., è uno schema che ben si adatta alla concreta fattispecie in esame applicandosi al contratto, in quanto compatibili con le norme sulla somministrazione, anche le regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni.

The essay examines art. 1677-bis c.c., which for the first time introduces in the Italian Civil Code the logistics contract, whose denomination, moreover, even after a previous modification, does not appear neither in the epigraph, nor in the definition. With such a norm, pushes have been supported of industry organizations that wanted the emersion of this relevant economic operation from the waiving judicial decisions, in order to offer certainty to economic traffics.

The contract has been defined as a service agreement, where the logistics service provider takes over the management of one or more phases of the activities of receiving, depositing, storing, shipping and transporting products from one place to another, against a remuneration. The legislator included this contract under the "appalto" Chapter, and did not recognize the true nature of logistics contract. Indeed, this contract is firstly characterized by the functionality of a long-term performance by which the logistics service provider provides, on a lasting basis, a range of services relating to reception, processing, deposit, store, dispatch, transfer and distribution, with the organization of the means at its own expense, and is obliged, therefore, to the provision of services functional to the transfer of things (the performance of such activities against a remuneration).

Therefore, being the contact's hallmark the duration of performances, its ideal location would have been in the context of "somministrazione" contract, as «variable structure regulation, functional to duration». Actually, article 1570 c.c., unlike art. 1677 c.c., delineates a scheme that well-suites to our case, being also applicable to the contract the rules governing the contract which individual performances corresponded, where compatible with rules of somministrazione.