

# RIFORMA "BIAGI" E "PADRONCINI"

**prof. avv. Maurizio Riguzzi**

*docente universitario e titolare studio legale*

## **Sommario:**

1	PREMESSE. LA COOPERAZIONE DI PIÙ VETTORI NELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO DI TRASPORTO .....	46
2	IL CONTRATTO DI SUBTRASPORTO STIPULATO DAI "PADRONCINI" QUALE CONTRATTO RIENTRANTE NELLA TIPOLOGIA DELLA PARASUBORDINAZIONE .....	47
3	IL DECRETO LEGISLATIVO 10 SETTEMBRE 2003, N. 276. IN PARTICOLARE, LA DISCIPLINA DEL LAVORO A PROGETTO .....	49
4	CONTRATTO DI LAVORO A PROGETTO E CONTRATTO DI TRASPORTO .....	50
5	DIFFICOLTÀ DI RICONDURRE I CONTRATTI DI TRASPORTO IN ESSERE CON I "PADRONCINI" A SCHEMI CONTRATTUALI DIVERSI DAL CONTRATTO DI LAVORO A PROGETTO .....	51
6	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE. NECESSITÀ DI RIPENSARE I CONTENUTI E LE MODALITÀ DI CONCLUSIONE DEI CONTRATTI DI TRASPORTO (O DI SUBTRASPORTO) CON I "PADRONCINI" NELL'OTTICA DI UN NECESSARIO LORO ADATTAMENTO ALLE NUOVE REGOLE .....	52

## 1       **PREMESSE. LA COOPERAZIONE DI PIÙ VETTORI NELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO DI TRASPORTO**

Il mondo dell'autotrasporto di merci si caratterizza per il frequente ricorso a modalità operative connotate dall'assunzione dell'obbligo di trasportare da parte di un vettore e dall'effettiva esecuzione, in tutto o in parte, del trasporto da un vettore diverso dal primo. È quella fattispecie che, in giurisprudenza ed in dottrina, viene definita *trasporto con subtrasporto*.

La non coincidenza (o scissione) tra vettore contrattualmente obbligato nei confronti del mittente alla prestazione di trasporto e vettore che di fatto esegue quella prestazione, che si sostanzia in una delle possibili forme di cooperazione tra più vettori conosciute e regolamentate, assume, nella pratica dei traffici, un ruolo di primo piano.

Non solamente infatti nell'ambito della produzione è dato assistere ad una costante trasformazione dei processi che ha indotto le aziende a decentrare o terziarizzare una parte consistente della produzione attraverso tecniche più o meno sofisticate e complesse ("*outsourcing*"), ma anche nell'ambito dei servizi di trasporto la diffusione di un "terziario" pare oggi divenuto parte integrante nel processo di fornitura di detti servizi.

Se da un punto di vista squisitamente tecnico-giuridico, che dovrebbe meglio definire la fattispecie ed evidenziarne le implicanze, scendiamo su di un piano pratico, per percepire l'importanza del fenomeno, può essere sufficiente considerare il rilevante numero di imprese di autotrasporto che hanno come proprio committente non già l'utenza industriale, bensì imprese di autotrasporto più articolate ed organizzate. Sono i cosiddetti "*padroncini*", per la maggior parte imprese di trasporto monoveicolari che conseguentemente operano con strutture senza dipendenti e con larga prevalenza del lavoro personale del loro titolare sul capitale investito nell'impresa e che, in un sistema di trasporto fortemente "polverizzato" quale oggi è dato assistere nel (e presenta il) panorama "trasportistico" italiano, rappresentano un fenomeno di indubbia rilevanza.

Sono quelle imprese di autotrasporto che, di regola, effettuano prestazioni di trasporto in esclusiva per le imprese di trasporto più articolate ed organizzate per un prolungato periodo di tempo ed in modo ripetitivo, operano secondo modalità e programmi in larga misura predisposti da queste ultime, pur godendo, almeno sulla carta, di una certa autonomia organizzativa, imprenditoriale e gestionale.

In sostanza, il rapporto negoziale che si instaura tra il vettore, impresa di autotrasporto articolata ed organizzata ed il subvettore-padroncino può definirsi un rapporto negoziale, di natura sostanzialmente autonoma, contraddistinto dall'obbligazione di fornire un servizio (di trasporto) in modo continuativo, prevalentemente personale, anche se non a carattere subordinato.

## 2 IL CONTRATTO DI SUBTRASPORTO STIPULATO DAI "PADRONCINI" QUALE CONTRATTO RIENTRANTE NELLA TIPOLOGIA DELLA PARASUBORDINAZIONE

La norma che ha storicamente consentito di individuare e delimitare tale categoria è, come noto, costituita dall'art. 409, n. 3 del Codice di procedura civile (introdotto con la legge 11 agosto 1973, n. 533) che, nel determinare l'ambito di applicazione del processo del lavoro, vi ha compreso "*i rapporti di agenzia, di rappresentanza commerciale, ed altri rapporti di collaborazione che si concretino in una prestazione d'opera continuativa e coordinata, prevalentemente personale, anche se non a carattere subordinato*".

Rientrano pertanto nell'area indicata, per unanime interpretazione dottrinale e giurisprudenziale, una varietà di rapporti di lavoro autonomo tipizzati e disciplinati dal Codice civile quali, tra gli altri, il contratto di mandato, il contratto di spedizione ed il contratto di trasporto.

Secondo un consolidato insegnamento della Corte di Cassazione (Cass. 20 agosto 1997, n. 7785) "*per ritenere l'esistenza dei cosiddetti rapporti di collaborazione contemplati dall'art. 409, n. 3 CPC, devono sussistere i seguenti tre requisiti: la continuità che ricorre quando la prestazione non sia occasionale, ma perduri nel tempo ed importi un impegno costante del prestatore a favore del committente; la coordinazione, intesa come connessione funzionale derivante da un protratto inserimento nell'organizzazione aziendale o, più in generale, nelle finalità perseguite dal committente e caratterizzata dall'ingerenza di quest'ultimo nell'attività del prestatore; la personalità, che si ha in caso di prevalenza del lavoro personale del preposto sull'opera svolta dai collaboratori e sull'utilizzazione di una struttura di natura materiale*".

Quanto al requisito della continuità, per la sua sussistenza occorre che la prestazione svolta sia in qualche modo diretta e finalizzata alla soddisfazione di un interesse durevole del committente. Si deve pertanto escludere che rientri nell'area della parasubordinazione un rapporto contrattuale ad esecuzione istantanea, mentre deve ritenersi rientrare in detta area quel rapporto le cui prestazioni si presentano come reiterate nel tempo, in modo ripetitivo e costante, e coordinate in relazione alle finalità del committente.

Quanto al requisito della coordinazione, requisito peraltro strettamente collegato ed integrato con il primo, esso sussiste quando esiste un collegamento funzionale tra l'attività del committente e quella di colui che presta il servizio, nel senso che quest'ultima concorre ai fini dell'altra, secondo programmi funzionali all'attività dell'impresa committente. Cosicché, secondo la più autorevole giurisprudenza (Cass. 17 maggio 1977, n. 2005) il requisito in oggetto può dirsi senz'altro presente quando l'impresa committente stabilisce e fissa le direttive di massima e le modalità di esecuzione della prestazione del collaboratore.

Quanto, infine, al carattere ed alla natura prevalentemente personale della prestazione, non v'è dubbio che esso costituisce un requisito preminente per ricondurre il rapporto nell'area di incidenza e di operatività dell'art. 409, n. 3 CPC.

La formula "prevalentemente personale" viene peraltro interpretata nel senso che non è impedito al prestatore d'opera di giovare di collaboratori, ma unicamente entro determinati limiti, essendo comunque necessario che l'apporto degli ausiliari non incida sulla prevalenza del carattere e della natura personale della prestazione.

In tale ottica, si è da alcuni sottolineato che la formula adoperata dal legislatore evoca la figura del piccolo imprenditore, anche se tra le due figure non vi è una perfetta coincidenza.

Applicando il criterio sopra descritto, la giurisprudenza ha decisamente (e giustamente) escluso che l'esercizio dell'attività di impresa in forma societaria possa consentire di identificare un lavoro prevalentemente personale.

Se quelli sopra elencati sono i requisiti caratterizzanti la fattispecie della parasubordinazione, e la cui esistenza conseguentemente permette di ricondurre il rapporto a quelli menzionati dall'art. 409, n. 3 CPC, non pare dubbio che il rapporto contrattuale intercorrente tra le imprese di autotrasporto ed i cosiddetti "padroncini" presenti requisiti e caratteri tali da poterlo ricondurre ad un rapporto di parasubordinazione.

Ed infatti, l'inclusione del contratto di subtrasporto in detta fattispecie deriva dall'incontestabile circostanza che l'attività del "padroncino", effettuata in modo autonomo ed a proprio rischio e che lo vede impegnato con mezzi propri al trasporto ed alla consegna delle merci, si concreta in una prestazione di "*facere*", in un servizio, svolto in modo coordinato e continuativo e con prevalenza della propria personale attività.

Ove si consideri la tipica attività del "padroncino" e le modalità di svolgimento del servizio e di effettuazione dei trasporti per conto del vettore principale, può affermarsi come il rapporto che si instaura tra le parti può essere indicativo della sussistenza di un rapporto di parasubordinazione.

Il più delle volte, infatti, si tratterà di un rapporto negoziale in esclusiva con l'impresa di trasporto - vettore principale, rapporto di durata che prevede la esecuzione costante di una serie di trasporti avente carattere di continuità e di ripetitività nel tempo, e tali da realizzare un vero e proprio inserimento funzionale del subvettore-patroncino nell'organizzazione dell'impresa di trasporto sua committente.

Non solo, ma l'attività del "padroncino" - impresa monoveicolare, viene di regola programmata dal suo committente secondo le esigenze imprenditoriali di quest'ultimo; vengono cioè stabilite e fissate dal committente le direttive, i programmi e le modalità di esecuzione dei trasporti, al fine di realizzare quello che è il programma e quelle che sono le aspettative del committente stesso nei confronti della propria utenza. Esemplificando, non v'è dubbio che se l'impresa di autotrasporto strutturata ha assunto l'obbligo di provvedere alla distribuzione delle merci per conto ed incarico del proprio committente, e se, per l'esecuzione del servizio, si avvarrà di un subvettore-patroncino, fisserà, per potere effettuare un tale servizio, delle modalità di esecuzione dell'incarico di trasporto tali da potere realizzare quei programmi distributivi concordati col (od impostigli dal) committente del trasporto.

### 3 **IL DECRETO LEGISLATIVO 10 SETTEMBRE 2003, N. 276. IN PARTICOLARE, LA DISCIPLINA DEL LAVORO A PROGETTO**

Il ricordato decreto legislativo, sviluppando gli spunti, peraltro assai scarni, della legge delega introduce il principio che i rapporti di collaborazione coordinata e continuativa, prevalentemente personali, e senza vincolo di subordinazione, di cui all'art. 409, n. 3 CPC, devono essere ricondotti ad uno o più progetti specifici o programmi di lavoro o fasi di esso, determinati dal committente e gestiti autonomamente dal collaboratore in funzione del risultato, nel rispetto del coordinamento con la organizzazione del committente ed indipendentemente dal tempo impiegato per l'esecuzione dell'attività lavorativa (art. 61, n. 1, DLG n. 276/2003).

In sostanza, il centro della riforma pare ruotare intorno alla definizione di *"uno o più progetti specifici o programmi di lavoro o fasi di esso"*, formula in relazione alla quale, da più parti, si è lamentata una scarsa chiarezza, con conseguenti possibilità di varie opzioni interpretative.

Inoltre, con riferimento alla disciplina prevista, il legislatore ha stabilito (art. 62 DLG n. 276/2003) taluni requisiti formali e sostanziali del contratto.

In primo luogo, è prevista la forma scritta del contratto, a meri fini probatori e non a pena di nullità del contratto (come anche ribadito dalla circolare del Ministero del lavoro e delle politiche sociali n. 1 dell'8 gennaio 2004). Inoltre, il contratto deve contenere la durata (determinata o determinabile) della prestazione, l'indicazione del progetto o del programma del lavoro (o fasi di esso) che dovrà essere individuato nel suo contenuto caratterizzante, l'indicazione del corrispettivo, le modalità ed i criteri per la sua determinazione, le forme di coordinamento da parte del committente in riferimento alla esecuzione della prestazione che in ogni caso non possono essere tali da pregiudicare l'autonomia nella esecuzione della stessa.

Quello che appare estremamente importante è che deve escludersi che possano essere instaurati nuovi rapporti di collaborazione coordinata e continuativa che non siano riconducibili ad un programma o progetto avente le caratteristiche di cui sopra.

La stessa circolare ministeriale testé citata, testualmente afferma che *"nell'ambito di applicazione della disciplina in esame, dal 24 ottobre 2003 non è più possibile porre in essere rapporti ascrivibili alla collaborazione coordinata e continuativa che non siano riconducibili alle modalità del lavoro a progetto, fatte salve le ipotesi di cui all'art. 61 (ipotesi che non interessano in questa sede) per le quali continua a trovare applicazione la disciplina previgente"*.

Inoltre si è giustamente osservato che nell'area ove non operano le esclusioni dalla nuova regolamentazione, i rapporti di collaborazione coordinata e continuativa già in essere possono proseguire, anche al di là del periodo transitorio di cui all'art. 86, comma 1, del DLG n. 276/2003, unicamente nella misura in cui essi siano riconducibili ad un progetto o ad un programma.

Le considerazioni di cui sopra non devono peraltro portare ad escludere che possano essere tuttora stipulati contratti di lavoro autonomo ex art. 2222 Codice civile; ma ciò risulta possibile nella misura in cui le stesse parti hanno

totalmente escluso che l'esecuzione del servizio si sostanzi in (ed implichi una) collaborazione coordinata e continuativa.

Il che è del tutto conforme con le ragioni ispiratrici della norma in base alla quale sono unicamente i rapporti fittizi di collaborazione coordinata e continuativa che non potranno sopravvivere alla nuova regolamentazione e, nel caso di accertamento giudiziale, saranno considerati rapporti di lavoro subordinato ai sensi dell'art. 69, comma 1, del DLG n. 276/2003.

In sintesi, nel contratto di lavoro a progetto, il collaboratore si impegna non solamente alla realizzazione del servizio (o dell'opera), ma anche a collaborare in modo coordinato e continuativo ad un progetto o ad un programma determinato dal committente, osservando tutti gli adempimenti e le modalità operative così determinate. Come acutamente è stato osservato, assume pertanto rilievo e spessore, in tale modello contrattuale, quella "collaborazione coordinata resa allo specifico progetto o programma determinato dal committente, allo stesso modo in cui nel lavoro subordinato assume rilievo causale la collaborazione subordinata resa all'organizzazione del datore di lavoro".

#### **4           CONTRATTO DI LAVORO A PROGETTO E CONTRATTO DI TRASPORTO**

Posto che il contratto di lavoro a progetto è un contratto di lavoro autonomo, non v'è dubbio che esso può avere ad oggetto la realizzazione di qualunque opera o servizio vengano eseguiti in modo autonomo e non subordinato.

E non v'è dubbio che, nell'intendimento del legislatore, il contratto di lavoro a progetto può essere utilizzato anche per realizzare obiettivi del committente che, in teoria, avrebbero potuto essere realizzati anche facendo ricorso ad un contratto di lavoro subordinato.

Se poi si considera che nel caso di un rapporto di lavoro effettivamente autonomo, anche se coordinato e continuativo, pare sempre in ogni caso possibile individuare il progetto o il programma che il collaboratore deve realizzare in vista del compimento dell'opera o del servizio affidatogli dal committente, se cioè è sempre possibile predeterminare il progetto o il piano di ciò che le parti ritengano debba essere fatto per la realizzazione dell'opera o del servizio, non appare certamente incompatibile il contratto a progetto con una attività di trasporto e di trasferimento delle merci che costituiscono l'oggetto del contratto di trasporto.

Pur non fornendo la formula legislativa "*uno o più progetti specifici o programmi di lavoro o fasi di esso*" adeguati chiarimenti in ordine alla definizione di che cosa debba intendersi per progetto nell'ambito della attività di impresa, pare ragionevole sostenere che ci si possa riferire alla modalità organizzativa dell'opera o del servizio, costituendo il progetto "*una attività produttiva ben identificabile e funzionalmente collegata ad un determinato risultato finale cui il collaboratore partecipa direttamente con la sua prestazione*" (così testualmente la citata circolare n. 1/2004).

In altre parole, i termini usati dal legislatore paiono rinviare "*alla neces-*

*sità o possibilità di individuare un piccolo segmento del processo produttivo suscettibile di essere gestito da un soggetto esterno su un piano di autonomia, sebbene nell'ambito di un processo globale di impresa coordinato dal committente".*

Definito in tale modo che cosa debba intendersi per progetto nell'ambito dell'attività di impresa, si pensi al concreto modo di operare dei "padroncini" i quali si inseriscono nell'ambito di una attività del vettore principale (o dell'impresa in genere), ad esempio una attività avente ad oggetto la distribuzione di determinati prodotti, e svolgono, in modo autonomo, l'attività dedotta nel contratto di trasporto, in base ad un programma operativo e ad un progetto determinato, nelle sue modalità di svolgimento e nelle sue forme di coordinamento finalizzate al compimento del servizio distributivo, dal committente o dal vettore principale.

Ciò che si vuole affermare è che anche il contratto di trasporto, al pari di altri tipi contrattuali tipizzati dal legislatore, ben può prestarsi alla predefinizione di un progetto o di un programma, alla previsione delle modalità operative con le quali deve essere realizzato quel risultato finale sotteso alla collaborazione. Che anzi, nella pratica dei traffici e nel concreto operare dei "padroncini", è ben difficile che, proprio in vista del risultato finale cui tende l'esecuzione del rapporto contrattuale tra impresa produttrice e vettore principale, non venga definito un piano ed un programma di lavoro tra vettore principale e "padroncino" in vista del raggiungimento di quel risultato finale.

I servizi di trasporto si prestano dunque a una preventiva specificazione del risultato produttivo da realizzare, e potranno certamente costituire l'oggetto di un contratto di lavoro a progetto ove vengano svolti in modo autonomo e non subordinato.

Nel settore che qui interessa, come del resto in ogni altro caso, si tratta unicamente di verificare se il servizio di trasporto è destinato ad essere effettivamente realizzato in maniera autonoma e, nel caso in cui lo sia, le parti possono indubbiamente ricorrere al modello contrattuale del lavoro a progetto.

## **5 DIFFICOLTÀ DI RICONDURRE I CONTRATTI DI TRASPORTO IN ESSERE CON I "PADRONCINI" A SCHEMI CONTRATTUALI DIVERSI DAL CONTRATTO DI LAVORO A PROGETTO**

Dal sistema e dal panorama in sintesi sopra delineati derivano talune conseguenze di assoluto rilievo:

- 1 la impossibilità, a parte le fasce di esenzioni che ai nostri fini non interessano, di porre in essere rapporti riconducibili alla collaborazione coordinata e continuativa, prevalentemente personale, che non siano riconducibili alla modalità del lavoro a progetto aventi i requisiti qualificanti detta fattispecie. Le collaborazioni coordinate e continuative, secondo il modello legislativo, oltre al requisito del progetto, programma di lavoro o fase di esso, restano caratterizzate dall'elemento qualificatorio essenziale dall'autonomia del collaboratore (nello svolgimento della attività lavorativa dedotta nel contratto e funzionalizzata alla realizzazione del progetto, programma di lavoro o fase di

- esso) e dalla necessaria coordinazione con il committente;
- 2 la circostanza che anche il servizio di trasporto è attività programmabile, modulabile secondo un piano ed un progetto operativi, delegabile al "padroncino" in base alle necessità produttive del committente di individuare una parte o segmento della propria attività suscettibile di essere gestito da un soggetto su di un piano di autonomia;
  - 3 la considerazione infine che il contratto di subtrasporto stipulato dal "padroncino", in quanto riconducibile, per le modalità di svolgimento del servizio, ad un rapporto di parasubordinazione, non può più essere concepito e svolgersi al di fuori del nuovo schema contrattuale del lavoro a progetto, pena le rigorose e drastiche sanzioni di cui all'art. 69, comm 1, del DLG n. 276/2003 a norma del quale, come noto, *"i rapporti di collaborazione coordinata e continuativa instaurati senza l'indicazione di uno specifico progetto, programma di lavoro o fase di esso ai sensi dell'art. 61, comma 1, sono considerati rapporti di lavoro subordinato a tempo indeterminato sin dalla data di costituzione del rapporto"*. Presunzione questa che può peraltro venire superata dalla prova, peraltro non agevole e da fornirsi nell'eventuale giudizio dal committente, dell'esistenza di un rapporto di lavoro effettivamente autonomo.

## **6            CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE. NECESSITÀ DI RIPENSARE I CONTENUTI E LE MODALITÀ DI CONCLUSIONE DEI CONTRATTI DI TRASPORTO (O DI SUBTRASPORTO) CON I "PADRONCINI" NELL'OTTICA DI UN NECESSARIO LORO ADATTAMENTO ALLE NUOVE REGOLE**

Il percorso sin qui svolto evidenzia, a nostro avviso, la necessità di elaborare adeguate formule contrattuali per regolamentare i rapporti con i "padroncini".

Se anche la trasformazione del rapporto di collaborazione del "padroncino" in rapporto di lavoro subordinato non deve essere inteso in termini assoluti, in quanto il committente può sempre dimostrare l'esistenza di un rapporto di lavoro effettivamente autonomo con il prestatore del servizio, inquadrabile, come tale, nell'art. 2222 CC, non v'è dubbio che le direttive impartite dal committente, e le conseguenti modalità di svolgimento dei servizi di trasporto effettuati dal "padroncino" possono spesso essere indicative di una "intrusione" direttiva ed organizzativa del committente, sì da arrivare al punto di pregiudicare l'autonomia dell'esecuzione delle prestazioni di trasporto, quasi finendo per identificarsi con i poteri direttivi tipici del datore di lavoro subordinato. Situazioni queste che potranno diventare facilmente oggetto e materia di contenzioso.

In un tale contesto, non v'è dubbio che pare opportuno (se non proprio necessario) articolare il rapporto contrattuale di trasporto con i "padroncini" secondo quei canoni che l'art. 62 del DLG n. 276/2003 prescrive per il contratto di lavoro a progetto, superando, in primo luogo, quel principio di oralità che, il più delle volte, caratterizza oggi detto rapporto, ed in forza del quale il ricorso



alla forma scritta costituisce l'eccezione e non già la regola.

Ed infatti, l'art. 62 prescrive per il contratto di lavoro a progetto la forma scritta. Forma che, secondo la più autorevole dottrina, è necessaria solo ai fini probatori.

Inoltre, lo stesso articolo (lett. a) impone che sia indicata la durata, determinata o determinabile, della prestazione di lavoro. Requisito che non pare introdurre aspetti innovativi rispetto alla prassi contrattuale invalsa nei contratti di trasporto (i pochi stipulati per iscritto) in cui è presente la previsione di un termine di durata, ancorché accompagnato di sovente dalla previsione della rinnovazione tacita del contratto, o comunque della prorogabilità del termine.

La previsione di una durata "determinata o determinabile" non pare infatti escludere la legittimità di eventuali proroghe. Del resto, il fatto stesso di impegnarsi a collaborare in modo coordinato e continuativo all'esecuzione di un progetto o di un programma determinato dal committente, con l'obbligo di osservarne termini e modalità di effettuazione, fa assumere all'obbligazione le caratteristiche proprie di quella categoria di obbligazioni di durata.

Ancora, il contratto di trasporto dovrà contenere l'indicazione del progetto o programma di lavoro o fase di esso. La formula legislativa specifica ulteriormente che tale indicazione deve essere individuata nel suo contenuto caratterizzante che viene dedotto in contratto.

In base ad una tale disposizione pare di potere affermare che nel contratto dovrà essere esplicitato in modo chiaro e determinato lo specifico progetto o programma di lavoro cui è riconducibile l'opera collaborativa del "padroncino", attraverso la formulazione di adeguate clausole contrattuali che specifichino, in dettaglio, i contenuti caratterizzanti il progetto o il programma affinché se ne possano desumere le caratteristiche peculiari.

In tale ottica, non pare essere sufficiente che dal testo contrattuale emerga il conferimento di un incarico di trasportare legato alla organizzazione del committente il trasporto. Così non sarà sufficiente specificare che oggetto del contratto stipulato dal "padroncino" è l'effettuazione di prestazioni di trasporto per conto ed incarico del committente-vettore principale, obbligato a sua volta nei confronti della propria utenza. Ma sarà necessario indicare un piano di lavoro, un progetto operativo, prevedere delle precise modalità nell'esecuzione degli incarichi di trasporto che dovranno essere gestiti ed effettuati in modo autonomo dal "padroncino" in funzione del risultato atteso dal vettore principale.

Oltre al requisito previsto dalla lettera c) e riguardante la previsione di un corrispettivo ed i criteri per la sua determinazione, requisito questo che andrà necessariamente coordinato ed armonizzato con le regole dettate dal sistema tariffario obbligatorio, in quanto applicabile alle singole fattispecie di trasporto, pare necessario sottolineare che la successiva lettera d) dell'art. 62, prevede un ulteriore elemento che è costituito dalle forme di coordinamento del lavoratore a progetto al committente sulla esecuzione, anche temporale, della prestazione lavorativa, che in ogni caso non possono essere tali da pregiudicare

l'autonomia nella esecuzione dell'obbligazione lavorativa.

La formula, come sottolineato da autorevole dottrina, "non equivoca, ma forse non stilisticamente pregevole", prevede che le forme di coordinamento del prestatore del servizio al committente sono quelle sulla esecuzione.

Tale punto introduce dunque tra gli elementi del contratto di trasporto stipulato con il "padroncino" la previsione di precise modalità esecutive (quelle più sopra chiamate modalità nell'esecuzione degli incarichi di trasporto), modalità esecutive che in ogni caso non devono spingersi al punto di pregiudicare e minare l'autonomia dell'esecuzione delle prestazioni di trasporto rese dal "padroncino".

Ma pur in una gestione autonoma del contratto di trasporto, la coordinazione, che si sostanzia nel protrarsi dell'attività di trasporto svolta dal "padroncino" e dalla connessione funzionale tra la stessa ed i fini perseguiti dal committente-vettore principale, potrà portare, e senza escludere l'autonomia imprenditoriale e gestionale del "padroncino", alla introduzione di clausole contrattuali finalizzate alla verifica delle modalità con cui vengono eseguite le prestazioni di trasporto.

Volendo trarre alcune considerazioni conclusive dalle riflessioni sopra svolte, pare necessario un ripensamento ed una revisione dei contenuti dei contratti di trasporto che vedono come parte una impresa di trasporto mono-veicolare, senza dipendenti, sempre che possa dirsi di essere in presenza, sulla base dei criteri e degli elementi sopra visti, di un rapporto di parasubordinazione, per evitare che, soprattutto in certi casi in cui, per la particolare ingerenza del committente il trasporto, quel rapporto, nella sua esecuzione, possa pericolosamente declinare verso una subordinazione più o meno mascherata.

E nell'ottica quindi di introdurre adeguate forme di tutela a favore del committente-vettore principale, e di fare sì che una forma di cooperazione di più vettori nell'esecuzione del trasporto quale quella del subtrasporto non risulti penalizzata, ed anzi possa continuare a costituire, nell'ambito del nostro sistema "trasportistico, un elemento dinamico per una sempre maggiore mobilità delle merci, occorrerà uscire dagli attuali schemi che vedono ingessata e cristallizzata la prestazione di trasporto del "padroncino" secondo posizioni di ambiguità, e cercare di percorrere la strada tracciata dal DLG n. 276/2003.