

*Riprendiamo da effimera.org un articolo con lo stesso titolo del Collettivo Gigaworkers sull'entrata in vigore delle modifiche all'art. 1677 bis del codice civile in relazione alle lotte dei lavoratori della logistica. —*

Nei giorni scorsi l'Associazione Comma 2, attiva nel settore giuslavoristico, ha pubblicato nel suo sito un comunicato stampa sull'entrata in vigore dell'art. 1677 bis del codice civile, nel nuovo testo modificato.

La vicenda è semplice anche se non immediatamente comprensibile nelle conseguenze dai non addetti ai lavori. La spieghiamo sinteticamente perché siano ben chiare a tutti sia la gravità dell'attacco sia la perfidia del metodo utilizzato per arrecare danno ai lavoratori della logistica.

Le grandi imprese del settore (DHL, LGS, Amazon e così via) utilizzano, per ridurre i costi e al tempo stesso incrementare il controllo sugli addetti, il sistema dell'appalto e del subappalto.

L'art. 29 del decreto legislativo 276/2003 (la c.d. Legge *Biagi*), dopo la recente modifica varata contro voglia dal governo per evitare il referendum, impone alle società committenti di far fronte, in solido con gli appaltatori, all'obbligo contributivo e retributivo connesso alle prestazioni dei lavoratori della logistica, spesso alle prese con la sparizione delle imprese pirata ingaggiate al fine di risparmiare denaro. Dopo una lunga battaglia giudiziaria, andata una volta tanto a buon fine, si è consolidato un orientamento che respingeva la pretesa delle società (compresa Poste Italiane) di non rispondere dei debiti contratti dagli appaltatori verso le maestranze impiegate, pretesa invocata richiamando la normativa sul *trasporto* in alternativa a quella sull'*appalto* (articolo 1677 del codice civile). Questa prassi giuridica, sostenuta dalle lotte nel settore della logistica degli ultimi dieci anni, ha permesso a diversi lavoratori di vedere riconosciuti i propri diritti e i propri salari che altrimenti sarebbero stati persi.

L'orientamento della giurisprudenza non è risultato gradito alla potente *Assologistica*, che riunisce le principali aziende del settore, che dunque ha promosso una campagna lobbistica tesa a vanificare quanto ottenuto dai lavoratori, ripristinando la contrattazione selvaggia dei sottosalari mediante appalto e subappalto.

Un primo tassello lo hanno inserito infilando nella finanziaria 2021 (legge 234/21) un apparentemente innocuo *comma 819* nel chilometrico articolo 1; compariva così l'art. 1677 bis affiancato al tradizionale articolo 1677, e in sua deroga normativa. In questo primo tassello la deroga alla ordinaria normativa sull'appalto, in favore dell'applicazione delle diverse norme previste per il contratto di trasporto, veniva espressamente limitata alle sole operazioni di *trasferimento di cose* senza tuttavia venire estese alle attività lavorative

connesse a tali operazioni.

Il colpo di maglio lo hanno inferto al momento della conversione in legge.

In commissione, il senatore di Forza Italia/UDC Nazario Pagano è riuscito a far approvare, dopo l'art. 37, un emendamento-modifica (il 37 bis), privo di qualsiasi ragionevole connessione o collegamento con la legge di bilancio, inserito a forza con un colpo di mano (o *di manina* se si preferisce).

L'emendamento, per come scritto e concepito, si presta ad essere utilizzato per cancellare la tutela dell'art. 29 della legge Biagi, liberando i committenti da ogni responsabilità salariale e/o contributiva nei confronti dei dipendenti ingaggiati dalle imprese subappaltanti spesso sottosalarati, sfruttati e spesso neppure saldati per la quota di sottosalario riconosciuta. Lo strumento è semplice: applicando, come consente l'art. 1677 bis, la normativa civilistica del trasporto in luogo di quella sull'appalto, basta chiedere il Durc (l'attestazione che, ad inizio appalto, conferma la regolarità contributiva dell'azienda appaltatrice) a queste imprese, quasi sempre *start up*, e il bidone è servito. Si recide, insomma, il nodo della *responsabilità in solido* stabilito dall'articolo 1677 del codice civile, ancora attivo per gli altri settori dell'industria e del terziario. Cosicché, un lavoratore assunto da una cooperativa o da una impresa che si trovasse a non essere pagato o al quale non dovessero essere versati i contributi o che non dovesse essere risarcito nel caso malaugurato di incidente durante il lavoro potrebbe non riuscire più a rivalersi sul committente "capofila", cioè sulle grandi aziende multinazionali della distribuzione, che sono poi i "mandanti" della pletora di "padroncini" cui si appaltano il trasporto o altre attività in *outsourcing*.

La legge di conversione, con questo emendamento frutto di un'intensa pressione lobbistica, per giunta pure confessata da *Assologistica* per menarne vanto, è stata approvata senza discussione dalle due camere con voto di fiducia e ora è legge della Repubblica (legge 79 del 29 giugno 2022).

Oltre al tributo di gratitudine riservato al senatore Nazario Pagano, l'ineffabile *Assologistica* ha voluto sottolineare l'apporto *decisivo* di due ministri: Marta Cartabia (Giustizia) e Giancarlo Giorgetti (Sviluppo economico).

Della stesura, insieme al senatore Pagano (avvocato) si sono occupati due alti funzionari ministeriali. Per Giorgetti è intervenuto Alessandro Goracci. Con decreto 1 ottobre 2019 l'allora Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, lo aveva nominato suo Capo di Gabinetto; e Mario Draghi lo aveva poi confermato. Difficile che non sapesse quel che andava segretamente facendo! Per Marta Cartabia il capo ufficio legislativo, di fresca nomina, è un magistrato posto a seguito dell'incarico *fuori ruolo*, Franca Mangano. Si occupava, presso la

Corte d'Appello romana (presiedendo la sezione), del diritto di famiglia, collaboratrice di *Questione Giustizia* (periodico di Magistratura Democratica), dunque in uno schieramento *di sinistra*.

Una manovra scandalosa. Le grandi imprese hanno brindato. Si preparano ad usare start up in appalto e subappalto, con un DURC immacolato ma pronte a fallire alla bisogna. I lavoratori ricattati dovranno accettare condizioni inaccettabili, nessuno risponderà dei contributi evasi e, come spesso accade, gli ultimi mesi di stipendio prima del cambio appalto andranno in cavalleria senza la protezione dell'art. 29. E stiamo parlando di uno dei settori portanti dell'economia!

Il 12 luglio 2022, durante l'incontro fra Mario Draghi e il trio CGIL-CISL-UIL, il ministro del lavoro Orlando (l'onnipotente Alessandro Goracci è a capo anche del suo ufficio legislativo) si è impegnato ad emanare provvedimenti che possano garantire a tutti i lavoratori della logistica la piena applicazione dell'art. 29, la tutela salariale e contributiva. Poiché a scrivere queste norme di tutela dovrebbe essere sempre l'avvocato Goracci, decorato pubblicamente da *Assologistica*, è inevitabile che sorga qualche sospetto fra i lavoratori. Ben venga dunque l'appello di *Comma 2* per una immediata e pronta approvazione di una leggina, breve e semplice, con *interpretazione autentica* vincolante che renda la garanzia reale e non equivoca. Sarà anche un'occasione di verifica che consentirà ai lavoratori di vedere da chi sta realmente dalla loro parte.