

TUTELE DEL LAVORO E CONFLITTO COLLETTIVO NELLE FILIERE DELLA LOGISTICA: UNA PANORAMICA

Worker protection and collective labour disputes in the logistics sector: an overview

ALESSANDRO RICCOPONO

Ordinario di Diritto del Lavoro nell'Università degli Studi di Palermo

Abstract [It]: Il saggio analizza il settore della logistica come paradigma avanzato delle trasformazioni del diritto del lavoro contemporaneo, mettendo in luce il nesso tra frammentazione organizzativa, sfruttamento della manodopera e ridefinizione delle tutele giuridiche lungo la filiera. Dopo aver ricostruito il modello di business della logistica integrata e le principali pratiche elusive, l'analisi si concentra sulle tecniche di prevenzione di nuova generazione, con particolare attenzione al Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto (CIGAL), e sui tradizionali strumenti di tutela individuale, quali la responsabilità solidale del committente e la disciplina della salute e sicurezza sul lavoro. Il lavoro esamina infine le lotte dei facchini e la nuova geografia del conflitto collettivo, soffermandosi sui problemi di qualificazione giuridica del picchettaggio e sul ruolo della giurisprudenza nel bilanciamento tra libertà sindacali e istanze securitarie.

Abstract [En]: The essay examines the logistics sector as a paradigmatic field of contemporary labour law transformations, highlighting the link between organisational fragmentation, labour exploitation and the reshaping of legal protections along supply chains. After outlining the business model of integrated logistics and the main evasion practices, the analysis focuses on new-generation preventive tools, with particular regard to the Information Dashboard for logistics subcontracting (CIGAL), as well as on traditional individual safeguards, such as joint and several liability of the principal and occupational health and safety regulations. The paper then addresses warehouse workers' struggles and the emerging geography of collective labour conflict, paying specific attention to the legal qualification of obstructive picketing and to recent case law balancing collective freedoms against public security concerns.

Parole chiave: Logistica; appalti; art. 29, d.lgs. n. 276/2003; salute e sicurezza nei luoghi di lavoro; lotte dei facchini; picchettaggio.

Keywords: Logistics; procurement; Article 29, Legislative Decree No. 276/2003; health and safety in the workplace; porters' strikes; picketing.

SOMMARIO: 1. La logistica integrata tra frammentazione organizzativa e sfruttamento dei lavoratori. - 2. Le tecniche di prevenzione di nuova generazione: il «Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica». - 3. Le tutele individuali: la responsabilità solidale del committente e la determinazione dei trattamenti economici e normativi lungo la filiera degli appalti. - 4. La responsabilità del committente in materia salute e sicurezza sul lavoro. - 5. Le lotte dei facchini e la nuova geografia del conflitto collettivo.

1. La logistica integrata tra frammentazione organizzativa e sfruttamento dei lavoratori

Una panoramica sul mondo della logistica non può che partire da una sintetica descrizione del modello di *business* che ha reso tale comparto il «tessuto venoso del nuovo capitalismo»¹, proiettandolo al centro delle tensioni che attraversano il diritto del lavoro contemporaneo².

Attorno al sistema della *Third Party Logistic* si concentrano infatti alcune tendenze di fondo dell'attuale paradigma utilitaristico basato sulla «*marketizzazione*» del lavoro³: disintegrazione verticale dell'impresa, esternalizzazione delle attività produttive, moltiplicazione dei livelli di appalto, dispersione delle responsabilità datoriali, *shopping* contrattuale, ricorso spinto al lavoro flessibile, utilizzo di sistemi digitali di gestione e controllo della manodopera; tutti elementi che incidono sulle condizioni di lavoro, sulla tutela della salute e sicurezza, sulla tenuta del sistema previdenziale e fiscale, ma anche sulle forme di rappresentanza e azione collettiva.

In effetti, nell'arco di poco più di vent'anni la logistica ha subito una vera e propria rivoluzione, passando da funzione periferica dell'attività industriale a protagonista indiscussa delle pratiche di *outsourcing* strutturale⁴.

Oggi il comparto attraversa una fase di crescita vertiginosa, dovuta all'incrocio tra due fattori convergenti: da una parte l'incremento della domanda di servizi di trasporto e consegna scaturito dalla pandemia da Covid-19; dall'altra l'esplosione delle piattaforme di *e-commerce* e la diffusione del commercio a domicilio su scala globale, che hanno modificato le abitudini dei consumatori⁵.

Per farsi un'idea, basti considerare che nel 2024 l'«economia della consegna» ha generato un fatturato superiore ai 117 miliardi di euro (pari a circa l'8% del PIL), impiegando oltre 1,4 milioni di addetti all'interno di circa 80.000 imprese⁶. Dietro questi numeri, tuttavia, si cela un sistema produttivo caratterizzato da relazioni di potere fortemente asimmetriche⁷, dove l'innovazione tecnologica e la segmentazione organizzativa convivono con deprecabili pratiche di *dumping* sociale e sofisticate tecniche di elusione delle tutele lavoristiche⁸, che talvolta danno luogo a vere e proprie forme di sfruttamento⁹: ne danno conto le recenti inchieste della procura di Milano¹⁰, ma anche i dati divulgati annualmente dall'Ispettorato Nazionale del Lavoro, che raccontano di tassi di irregolarità

¹ Cfr. A. MASTRANDREA, *L'ultimo miglio. Viaggio nel mondo della logistica e dell'e-commerce in Italia, tra Amazon, rider, portacontainer, magazzinieri e criminalità organizzata*, Manni, San Cesario di Lecce, 2021.

² Non è un caso che, negli ultimi anni, si siano moltiplicate le ricerche scientifiche finalizzate a esaminare, da diverse angolazioni, le caratteristiche del settore. In prospettiva giuslavoristica, da ultimo, v. i saggi raccolti in F. SANTONI, C. TINCANI (a cura di), *Organizzazione e lavoro nel settore dei trasporti tra generalità e specialità*, Giappichelli, Torino, 2024, p. 193 ss. In precedenza, il tema è stato oggetto di studio nel fascicolo n. 3/2020 della *Riv. giur. lav.*, curato da A. ALLAMPRESE, O. BONARDI e dal *Quaderno* n. 3/2018 della medesima *Rivista*, curato dagli stessi Autori.

³ Cfr. I. GREER, V. DOELLGAST, *Marketisation, Inequality and Institutional Change: Toward a new Framework for Comparative Employment Relations*, in *Journ. Ind. Rel.*, 2017, p. 19 ss.

⁴ E. FORTE, *La rivoluzione logistica*, Svimez, Roma, 2014; L. PENCO, *La logistica nelle imprese della grande distribuzione organizzata, trasformazioni tecnico organizzative e nuovi modelli gestionali*, Franco Angeli, Milano, 2007.

⁵ Va tuttavia ricordato come l'espansione del settore sia stata trainata, *ab origine*, dalle politiche di liberalizzazione dei servizi postali attuate durante gli anni '90 del secolo scorso, che ha favorito la comparsa delle grandi società di servizi espressi, come DHL, TNT, Federal Express, UPS ecc. Cfr., sul punto, M. VERUGGIO, S. FONTEGHER, S. BOLOGNA, *La logistica tra legalità e illegalità*, in *sbilanciamoci.info*, 6 aprile 2025.

⁶ Si vedano i dati presenti nell'*Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet"* della *School of Management del Politecnico di Milano*, 2024.

⁷ Cfr. G. GRAPPI, *La governance delle catene del valore e le sfide per l'organizzazione dei lavoratori: una prospettiva globale*, in *Riv. giur. lav.*, 2020, I, p. 369 ss.

⁸ Cfr. L. DORIGATTI, A. MORI, *Condizioni di lavoro e relazioni industriali nelle catene del valore della logistica*, in *Riv. giur. lav.*, 2020, I, p. 388 ss.; O. BONARDI, *Tra governance delle global value chains e frammentazione del tessuto produttivo nazionale: quale regolazione per il lavoro nel settore della logistica?*, in A. ALLAMPRESE, O. BONARDI (a cura di), *Logistica e lavoro, Quad. Riv. Giur. Lav.*, 2018, p. 30 ss.

delle imprese ispezionate mediamente superiori all'80%, in crescita rispetto alle rilevazioni precedenti¹¹.

L'ingranaggio che governa questo sistema è ormai noto.

Le catene della logistica si fondano su una fitta rete di appalti e subappalti che hanno per oggetto i servizi di magazzinaggio, smistamento, trasporto e distribuzione, unitamente alle varie attività accessorie e di supporto (*picking*, imballaggio, etichettatura, inventario, montaggio, ecc.)¹². Tali servizi vengono affidati a soggetti giuridicamente autonomi ma economicamente dipendenti dalle imprese committenti, le quali determinano tempi, costi e *standard* di servizio, scaricando i rischi economici e giuridici verso gli anelli più deboli della filiera, alla cui estremità si collocano i lavoratori¹³.

La pratica più diffusa consiste nel ricorso a cooperative spurie o «apri e chiudi»¹⁴, spesso organizzate in consorzi che «si spengono e riaccendono ciclicamente con nuovi prestanome, lasciando dietro di sé debiti fiscali e lavoratori privi di tutele»¹⁵.

Non meno rilevanti, tuttavia, sono il fenomeno del falso lavoro autonomo (emblematico nel caso dei padroncini impegnati nella logistica dell'«ultimo miglio»)¹⁶, la crescente espansione del distacco e della somministrazione transnazionale (specie da parte di imprese di trasporto o agenzie per il lavoro aventi sede nei Paesi dell'Est Europa)¹⁷, e la comparsa delle nuove forme di interposizione digitale di manodopera¹⁸, favorite dall'utilizzo di *software* che rimangono nella disponibilità delle imprese

⁹ Cfr., soprattutto, la cruda analisi di S. BORELLI, G. ORLANDINI, *Lo sfruttamento dei lavoratori nelle catene di appalto*, in *Giornale dir. lav. e relazioni ind.*, 2022, p. 109 ss.

¹⁰ Cfr., da ultimo, O. RAZZOLINI, *Appalti pubblici e sfruttamento del lavoro: spunti a partire dalle inchieste della procura milanese*, in *WP C.S.D.L.E. "Massimo D'Antona" IT* - 499/2025; F. CABRAS, M. MASSARI, L. DI CATALDO, *Corpi migranti al lavoro. Forme di sfruttamento e processi di (in)visibilizzazione dalle campagne siciliane alle piattaforme digitali*, in *Welfare e ergonomia*, 2024, p. 27 ss.

¹¹ Cfr. INL, *Rapporto annuale dell'attività di vigilanza in materia di lavoro e legislazione sociale - anno 2024*, Roma, 31 marzo 2025, da cui emerge che, nel settore dei trasporti, sussiste un tasso di irregolarità pari all'84,4% delle imprese sottoposte a controllo, in aumento rispetto al dato del 2023 (80,8%).

¹² Cfr. D. GHIGIARELLI, *Imprese della logistica e lavoro*, in M. FAIOLI, G. FANTONI, M. MANCINI (a cura di), *Lavoro e organizzazione della logistica 4.0*, Working Papers della Fondazione Giacomo Brodolini, Roma, 2018, p. 83 ss.; D. POLI, *L'impresa di autotrasporto merci per conto terzi fra frammentazione, outsourcing e subcontrattazione*, in M.T. CARINCI (a cura di), *Dall'impresa a rete alle reti d'impresa: scelte organizzative e diritto del lavoro*, Giuffrè, Milano, 2015, p. 437 ss.

¹³ Cfr. S. BOLOGNA, S. CURI, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, in *Giornale dir. lav. e relazioni ind.*, 2019, p. 125 ss.

¹⁴ Cfr. A. BELLAVISTA, *Cooperative e sfruttamento del lavoro nella logistica*, in *Riv. giur. lav.*, 2020, I, p. 454 ss.; R. RIVERSO, *Cooperative spurie ed appalti: nell'inferno del lavoro illegale*, in *Quest. Giust.*, 30 aprile 2019; E. GRAGNOLI, *I contratti di appalto e le società cooperative di produzione e lavoro nel settore della logistica*, in A. ALLAMPRESE, O. BONARDI (a cura di), *Logistica e lavoro*, cit., p. 69 ss.

¹⁵ V. *Frodi nella logistica: il sistema delle "coop apri e chiudi" che abbatte i costi del lavoro*, in *logisticamente.it*, 24 ottobre 2025; I. CIMMARUSTI, *Logistica, la frode delle coop apri e chiudi per abbattere i costi*, ne *Il Sole 24 ore*, 23 ottobre 2025.

¹⁶ Cfr. L. BRUSCAGLIONI, *Lungo il cammino delle merci. Un'indagine sulle condizioni di lavoro nel settore della logistica*, in *Cambio*, vol. VII, 2017, p. 59 ss., nonché, se si vuole, A. RICCOBONO, *Logistica e diritti dei lavoratori nelle catene del valore: prospettiva qualificatoria e recenti novità legislative*, in *Var. temi dir. lav.*, 2024, p. 449 ss.

¹⁷ Cfr. G. FROSECCHI, *Distacco, cabotaggio e trasporto internazionale: un puzzle ancora da comporre*, in A. ALLAMPRESE, O. BONARDI (a cura di), *Logistica e lavoro*, cit., p. 43 ss.; A. ALLAMPRESE, *Strumenti di contrasto al dumping nei settori della logistica e del trasporto merci*, ivi, p. 110 ss., che osserva come la retribuzione erogata ai camionisti dipendenti da agenzie di somministrazione transnazionale con sede nei paesi dell'Est non sia generalmente rispettosa del principio di parità di trattamento imposto dall'art. 35 del d.lgs. n. 81/2015, in combinato disposto con l'art. 4, comma 3, del d.lgs. n. 136/2016.

¹⁸ Da ultimo, cfr. E. SALTARELLI, *Imprese tecnologicamente integrate: profili di effettività della disciplina dell'appalto*, in *Lab. Law Iss.*, 2025, II, 54 ss. In giurisprudenza, si v. i casi affrontati da App. Venezia, 30 marzo

committenti, ma che permettono di esercitare in via mediata i poteri datoriali sui dipendenti dell'appaltatore (ad es., i cosiddetti WMS - *Warehouse Management Systems* e DMS - *Delivery Management Systems*, utilizzati per la gestione delle attività di magazzinaggio e consegna)¹⁹.

Il potere organizzativo, dunque, tende a concentrarsi al vertice della filiera, dove operano i giganti tecnologici che «tengono insieme logistica e produzione, estrazione di dati e sfruttamento del lavoro, capitale finanziario e capitale industriale, corrieri e *crowdworker*, magazzini e *data center*»²⁰: laddove la capofila definisce unilateralmente tempi, costi e *standard* di servizio, gli operatori collocati nei livelli inferiori subiscono una compressione dei margini economici e un corrispondente aggravio di responsabilità, con il risultato di trasformare le catene globali del valore in autentiche «catene di trasferimento del rischio e dell'insicurezza»²¹.

2. Le tecniche di prevenzione di nuova generazione: il «Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica»

La complessità del sistema logistico ha sollecitato, nel tempo, una pluralità di interventi normativi volti a contenere gli effetti distorsivi della frammentazione organizzativa e a ristabilire condizioni minime di legalità a tutela dei lavoratori²².

Partendo dalle novità più recenti, va subito menzionata l'introduzione del «Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica» (CIGAL)²³, che conferma l'attuale

2023, in *Arg. dir. lav.*, 2023, II, p. 1047, con nota di M.L. PICUNIO, *Appalti tecnologici nella logistica: è sufficiente l'utilizzo della piattaforma per escludere la genuinità dell'appalto?*; Trib. Padova, sez. lav., 3 marzo 2023, n. 126, in *Riv. it. infor. dir.*, 2023, p. 205 ss., con nota di L. NANNIPIERI, *Eterodirezione "algoritmica" negli appalti della logistica. Verso un quadro giurisprudenziale in mutamento*; Trib. Padova, sez. lav., 16 luglio 2019, n. 550, in *Riv. it. dir. lav.*, 2020, II, p. 105, con nota di A. INGRAO, *Merchandise du travail tra appalto e distacco illeciti. Quando il datore di lavoro è un software nella logistica 4.0*. Per il caso Uber, cfr. A. GALLUCCIO, *Misure di prevenzione e "caporalato digitale": una prima lettura del caso Uber Eats*, in *Giornale dir. lav. e relazioni ind.*, 2021, p. 105 ss.; G. CASSANO, *Uber e il caporalato digitale: lo "smascheramento" dell'algoritmo delle piattaforme*, in *Labor*, 2020, p. 652 ss.

¹⁹ Cfr. S. RAINONE, *Rethinking the Concept of the Employer in the Digital Economy: Corporate Fragmentation and Power Dynamics Through Labour Law and Competition Law Lenses*, in *Comp. Lab. Law. Pol. Journ.*, 2025, 45, I, 1 ss.; M. GUERINI, T. MASERATI, *Sulle tracce dell'algoritmo nel settore della logistica tra organizzazione e interposizione*, in *Lab. Law Iss.*, 2025, I, 22 ss., con riferimento alla possibile configurazione di un'interposizione illecita legata all'utilizzo, da parte di Amazon, del software "Rabbit", attraverso cui viene diretta e supervisionata tutta l'attività di consegna degli autotrasportatori. Sul punto va osservato che, in seguito alle inchieste della Procura di Milano, Amazon Italia Transport ha assunto l'impegno di cambiare, a partire dal 31 gennaio 2026, l'algoritmo utilizzato per monitorare le consegne: l'applicazione non visualizzerà più la mappa che indica in tempo reale la posizione del *driver* e non avrà più le notifiche delle soste e delle pause, ma si limiterà a fornire le informazioni relative ai punti di consegna, offrendo suggerimenti per ottimizzare l'attività, ma senza imporre l'osservanza di una sequenza di consegna prestabilita. Ne dà conto G. BENINCASA, *Logistica, appalti a rischio senza una governance delle tecnologie*, in *Boll. Adapt.*, 16 novembre 2025. Va comunque ricordato che la fornitura, da parte del committente, di un palmare attraverso cui monitorare l'attività di consegna da parte dei *driver* non implica, di per sé considerato, un'intromissione nella organizzazione e nella direzione dei lavori appaltati. Cfr., da ultimo, Cass. 16 giugno 2025, n. 16153, in *Dejure*.

²⁰ Cfr. C. BENVEGNÙ, N. CUPPINI, M. FRAPPORI, F. MILESI, M. PIRONE, *Introduzione - Le pipeline del nostro mondo*, in *Futuro presente. Il dominio globale del mondo secondo Amazon*, a cura di *Into the Black Box*, Red Star Press, Roma, 2024, p. 20 ss.

²¹ Cfr. L. DORIGATTI, A. MORI, *Condizioni di lavoro e relazioni industriali nelle catene del valore della logistica*, cit., p. 392.

²² Da ultimo, in generale, cfr. F. MICHELI, *Il lavoro nelle catene globali del lavoro. Strumenti e tecniche di tutela*, Giappichelli, Torino, 2023; G. RICCI, *A proposito di lavoro vulnerabile: le tutele dei lavoratori impiegati nelle filiere degli appalti*, in B. CARUSO (a cura di), *Il lavoro povero sans phrase: oltre la fatispecie*, Il Mulino, Bologna, 2024, p. 225 ss.

centralità, nell'ordinamento giuslavoristico, delle tecniche di prevenzione basate sulla trasparenza delle relazioni contrattuali²⁴.

Si tratta di una piattaforma istituita presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, che consolida e generalizza il modello di buone pratiche già sperimentato con il «Protocollo lombardo per la legalità dei contratti di appalto nel settore della logistica», sottoscritto nel 2024 dalle parti sociali su impulso della Prefettura di Milano²⁵.

Al pari di tale documento, anche il nuovo Cruscotto si propone di responsabilizzare le imprese che operano nel settore, promuovendo la trasparenza dei rapporti commerciali attraverso la costruzione di una «piattaforma di filiera»: l'applicativo ministeriale viene infatti alimentato con i dati provenienti da diversi soggetti istituzionali (INPS, INAIL, Agenzia delle Entrate, Ispettorato nazionale del lavoro, Unioncamere, amministrazioni centrali e Regioni), centralizzando le informazioni relative alla conformità lavoristica, contributiva e fiscale delle imprese appaltatrici di servizi di logistica, anche al fine di consentire agli organi di vigilanza di individuare le aree a rischio fin dalla fase di programmazione degli interventi ispettivi.

È importante sottolineare che al monitoraggio dei flussi partecipano le organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro comparativamente più rappresentative al livello nazionale nel settore, le quali hanno diritto di essere consultate periodicamente su diversi aspetti che riguardano la situazione produttiva e occupazionale, i rischi collegati al fenomeno degli pseudo-appalti, gli interventi normativi e amministrativi in materia di appalti leciti, il quadro degli interventi di vigilanza, ecc. In questa prospettiva, il sistema di tracciamento si rileva di particolare interesse in chiave di supporto all'attività sindacale, consentendo una migliore individuazione dei segmenti della filiera maggiormente esposti a pratiche di elusione o a violazioni contrattuali, e facilitando l'avvio di percorsi negoziali finalizzati a introdurre clausole sociali, protocolli collaborativi e meccanismi di controllo congiunto dello stato degli appalti.

D'altra parte, occorre considerare che la nuova piattaforma CIGAL si colloca all'interno di un'infrastruttura informativa più ampia, nella quale già operano altri applicativi dedicati al monitoraggio delle filiere, tra cui il sistema di Monitoraggio della congruità occupazionale negli appalti, istituito dall'INPS nel 2022 (cd. MoCOA). Anche questo strumento ha l'obiettivo di favorire il controllo incrociato sui dati riguardanti l'appaltatore - in questo caso le denunce di assunzione - allo scopo di debellare le pratiche fraudolente basate sull'impiego di forza lavoro irregolare o sottodimensionata rispetto all'effettivo fabbisogno occupazionale, che consentono di formulare offerte di aggiudicazione a costi artificiosamente bassi²⁶.

La progressiva implementazione di questi dispositivi va dunque letta all'interno di una strategia regolativa più ampia, che sfrutta l'interoperabilità delle piattaforme digitali e le nuove tecniche di *data analytics* per colmare le asimmetrie informative che caratterizzano le filiere della logistica: il

²³ Lo strumento è stato introdotto dall'art. 1-quater del d.l. 21 maggio 2025, n. 73, conv. dalla l. 18 luglio 2025, n. 105.

²⁴ Cfr. A. ZILLI, *La trasparenza del lavoro subordinato. Principi e tecniche di tutela*, Pacini Giuridica, Milano, 2022; G. PROIA, *Origine, evoluzione e funzioni della trasparenza nei rapporti di lavoro*, in *Mass. Giur. Lav.*, 2023, p. 719 ss.

²⁵ Cfr. G. BENINCASA, *Luci e ombre del Protocollo lombardo per la legalità dei contratti di appalto nella logistica*, in *Boll. Adapt.*, 22 luglio 2024.

²⁶ Si tratta, anche in questo caso, di un applicativo fondato su un'attività di *data crossing* tra i dati dei lavoratori impiegati in appalto/subappalto, noti al committente, e quelli poi effettivamente denunciati in UniEmens dagli appaltatori/subappaltatori. Attraverso lo strumento, le imprese committenti, durante tutta la durata dell'appalto, hanno possibilità di avere conferma o meno del rispetto degli impegni assunti dagli appaltatori all'atto del conferimento dell'appalto in termini di manodopera regolarmente denunciata. Il sistema, infatti, elabora un *report* mensile denominato "Documento Congruità Occupazionale Appalti" (DoCOA), che evidenzia eventuali discordanze e/o incongruenze nei dati dichiarati in UniEmens e quelli registrati in MoCOA. Cfr. il Messaggio Inps 27 gennaio 2022, n. 428, che ne illustra le modalità di funzionamento.

denominatore comune consiste nel rafforzamento della tracciabilità dell'intera catena di fornitura, per consentire una valutazione preventiva sull'affidabilità di fornitori e *partner* commerciali, secondo una logica tipica dei moderni modelli di *compliance by design*, la cui espressione più recente è simboleggiata dalla Direttiva europea sul dovere di diligenza delle imprese ai fini della sostenibilità²⁷.

In tal modo si intende promuovere la mitigazione dei rischi di elusione non solo nell'interesse degli organi di controllo, ma anche - e sempre più chiaramente - delle stesse imprese committenti, che possono così ridurre l'esposizione a rischi reputazionali e distorsioni concorrenziali, in una prospettiva volta a stimolare l'auto-bonifica del mercato attraverso l'espulsione degli operatori che competono "in perdita" (cioè, confidando sull'impiego di forza lavoro irregolare o sotto-remunerata).

3. Le tutele individuali: la responsabilità solidale del committente e le condizioni di lavoro lungo la filiera degli appalti.

I nuovi meccanismi di monitoraggio si affiancano e rinsaldano i tradizionali dispositivi di protezione che operano sul piano dei rapporti di lavoro individuale.

Sotto questo profilo, la norma baricentrica rimane ancora oggi l'art. 29 del d.lgs. 10 settembre 2003, n. 276, che tutela il personale impiegato negli appalti e negli eventuali sub-appalti attraverso due meccanismi chiave: il primo è la responsabilità solidale del committente, che rafforza la garanzia dei crediti di lavoro contro il rischio di inadempimento retributivo e contributivo dell'appaltatore; il secondo, di più recente introduzione, consiste nella garanzia di eque condizioni di trattamento economico e normativo lungo tutta la filiera, al fine di contrastare le pratiche di *shopping* contrattuale al ribasso.

Segnatamente, l'art. 29, comma 2, stabilisce che «in caso di appalto di opere o di servizi, il committente imprenditore o datore di lavoro è obbligato in solido con l'appaltatore, nonché con ciascuno degli eventuali subappaltatori entro il limite di due anni dalla cessazione dell'appalto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, comprese le quote di trattamento di fine rapporto, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi dovuti in relazione al periodo di esecuzione del contratto di appalto, restando escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni civili di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento»²⁸.

L'art. 29, comma 1 *bis*, prevede invece che «al personale impiegato nell'appalto di opere o servizi e nel subappalto spetta un trattamento economico e normativo complessivamente non inferiore a quello previsto dal contratto collettivo nazionale e territoriale stipulato dalle associazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, applicato nel settore e per la zona strettamente connessi con l'attività oggetto dell'appalto e del subappalto»²⁹.

²⁷ Cfr. Direttiva (UE) 2024/1760 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024 (cd. Direttiva *Due Diligence*), su cui, per tutti, F. Guarriello, *Take the due diligence seriously: commento alla direttiva 2024/1760*, in *Giornale dir. lav. e relazioni ind.*, 2024, p. 245 ss. Da ultimo, J.B. VIVERO SERRANO, *La direttiva sul dovere di diligenza e la tutela dei diritti umani sul lavoro a livello transnazionale e nazionale*, in F. GUARIELLO (a cura di), *Impresa e diritti umani sul lavoro tra normativa e prassi*, Franco Angeli, Milano, 2025, p. 25 ss.

²⁸ Sul tema cfr., *ex multis*, E. VILLA, *La responsabilità solidale come tecnica di tutela del lavoratore*, Bononia University Press, Bologna, 2017; D. GAROFALO, *La responsabilità solidale*, in ID. (a cura di), *Appalti e lavoro*, II, *Disciplina lavoristica*, Giappichelli, Torino, 2017, p. 119 ss.; L. FERLUGA, *La tutela dei lavoratori e il regime della responsabilità solidale nel contratto di appalto alla luce delle recenti (e forse ultime) modifiche*, in *Var. temi. dir. lav.*, 2018, p. 407 ss.; M. MUTARELLI, *Vicende e prospettive della responsabilità solidale del committente quale tecnica di regolazione del mercato*, in *Riv. giur. lav.*, 2017, I, p. 434 ss.; C. CORDELLA, *Appalti: nozione lavoristica e tutela dei crediti retributivi dei lavoratori*, in *Dir. rel. ind.*, 2016, p. 521 ss.; D. IZZI, *Appalti e responsabilità solidale*, in M. AIMO, D. IZZI (a cura di), *Esterernalizzazioni e tutela dei lavoratori*, Giappichelli, Torino, 2014, p. 86; I. ALVINO, *Il regime della responsabilità negli appalti*, in *Giornale dir. lav. e relazioni ind.*, 2007, p. 516 ss.

²⁹ La disposizione è stata introdotta dall'art. 29, comma 2, lett. a) del d.l. 2 marzo 2024, n. 19, conv. dalla l. 29 aprile 2024, n. 56. Per un commento, cfr. A. BELLAVISTA, *Le catene di appalti e la tutela dei lavoratori*, in *Dir.*

L'esame analitico di queste previsioni esula dagli scopi del presente contributo, ma un paio di considerazioni sono comunque utili per sottolineare la *ratio* che ne governa il funzionamento, la quale consiste nell'impedire che le esternalizzazioni vengano utilizzate nel gioco della concorrenza, all'unico scopo di abbattere il costo del lavoro³⁰.

Per quanto riguarda la solidarietà passiva, si tratta di uno strumento indispensabile per redistribuire il rischio contrattuale verso il soggetto che beneficia effettivamente delle prestazioni lavorative, coinvolgendo nella gestione debitoria l'impresa posta al vertice della filiera, cioè quella che presenta maggiori garanzie di solvibilità: il meccanismo, che è stato recentemente esteso anche alle fattispecie di interposizione illecita³¹, opera a prescindere da colpa, negligenza e/o partecipazione diretta all'inadempimento datoriale, anche nel caso in cui il committente sia all'oscuro dell'esistenza di un determinato rapporto di lavoro in capo all'appaltatore, permettendo ai lavoratori di rivalersi direttamente sulla *lead company*, senza (più) obbligo di preventiva escusione del debitore principale³²; esso assume dunque una forte portata dissuasiva, limitando il rischio che i lavoratori rimangano completamente «scoperti» nel caso di incapienza del patrimonio del datore di lavoro o, come spesso accade, della sua improvvisa volatilizzazione.

Sul versante opposto, l'ancoraggio dei trattamenti economici e normativi a quelli previsti dal contratto collettivo *leader* - quest'ultimo definito in ragione della capacità rappresentativa dei soggetti firmatari e dell'aderenza rispetto all'attività effettivamente esercitata dall'appaltatore - si dimostra particolarmente utile per contrastare l'applicazione di «contratti pirata», specialmente in un settore che conta circa 38 prodotti negoziali variamente riferibili alle attività di logistica, molti dei quali risultano sottoscritti da organizzazioni sindacali prive di effettiva rappresentatività³³.

D'altra parte, questo speciale meccanismo non risponde solo alla logica del garantismo individuale, ma anche a quella del garantismo collettivo, atteso che la sua eventuale inosservanza può essere fatta valere dalle organizzazioni sindacali firmatarie del contratto collettivo parametro, attraverso il rimedio

merc. lav., 2024, 79 ss.; I. ALVINO, *Il livello dei trattamenti negli appalti privati alla luce del nuovo art. 29, co. 1 bis, d.lgs. n. 276/2003*, in *Dir. lav. merc.*, 2025, p. 41 ss.

³⁰ Cfr. S. CAIROLI, G. GALLI, *Forme attuali e possibili scenari di dumping salariale nella contrattazione collettiva*, in *Riv. giur. lav.*, 2022, I, p. 250 ss.

³¹ Cfr. art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003, ult. cpv., anch'esso introdotto dal d.l. 19/2024, conv. dalla l. 56/2024, secondo cui il regime di solidarietà passiva del committente si applica anche nelle ipotesi di appalto, somministrazione e distacco illecito *ex art. 18, comma 2 e 5 bis, d.lgs. n. 276/2003*. Viene così superata l'interpretazione giurisprudenziale che limitava la tutela rafforzata nei casi di appalto lecito, escludendola nei casi di pseudo-appalto, in quanto «solo sull'appaltante (o interponente) gravano gli obblighi in materia di trattamento economico e normativo scaturenti dal rapporto di lavoro, nonché gli obblighi in materia di assicurazioni sociali, non potendosi configurare una (concorrente) responsabilità dell'appaltatore (o interposto) in virtù dell'apparenza del diritto e dell'apparente titolarità del rapporto di lavoro stante la specificità del suddetto rapporto e la rilevanza sociale degli interessi ad esso sottesi». Per tale interpretazione cfr. Cass., Sez. Un., 26 ottobre 2006, n. 22910, in *Dejure*.

³² Cfr. Cass. 25 gennaio 2022, n. 2169, in *Dejure*.

³³ Allo stato attuale, il CCNL *leader* è il Ccnl logistica, trasporto merci e spedizione (personale non dirigente), sottoscritto da Aiti; Assoespressi; Assologistica; Fedespedi; Fedit; Fisi; Trasportounito Fiap; Confetra; Anita; Fai; Assotir; Federtraslochi; Federlogistica; Fiap; Unitai; Confrasporto; Cna Fita; Confartigianato Trasporti; Sna Casartigiani; Claai; Confcooperative Lavoro e Servizi; Legacoop Produzione e ServiziAgci Servizi; FiltCgil; Fit-Cisl; Ultrasporti, ultimamente rinnovato il 6 dicembre 2024, che si applica a 36130 imprese e 562350 lavoratori, come rilevato dall'archivio del Cnel. Sul tema cfr. A. QUAINI, *Lo sfruttamento del lavoro nel settore logistico: studio preliminare a partire dall'analisi dei contratti collettivi*, in *Lav. dir. Eur.*, 2022, p. 1 ss. Da ultimo, per una accurata analisi dei numerosi CCNL che popolano il settore e dei loro contenuti, cfr. D. GAROFALO, *Il contratto di logistica (art. 1677-bis c.c.) e i suoi effetti sulla tutela del lavoro*, in F. SANTONI, C. TINCANI (a cura di), *Organizzazione e lavoro nel settore dei trasporti*, cit., p. 221, spec. p. 235 ss.

dell'art. 28 Stat. Lav., nell'ambito del loro «potere-dovere di controllo del rispetto della disposizione e di prevenzione dei fenomeni di c.d. *dumping contrattuale*»³⁴.

Naturalmente - al di là della loro indubbia importanza - questi meccanismi non sono esenti da difficoltà applicative, soprattutto nel segmento della logistica che riguarda i servizi di trasporto e consegna.

Innanzitutto, la norma *antidumping* di cui al nuovo art. 29, comma 1 *bis*, d.lgs. n. 276/2003, appare di problematica applicazione nell'ipotesi di contratti collettivi che abbiano perimetri in tutto o in parte sovrappponibili, come avviene nel comparto che si sta esaminando. A ciò si aggiungono le ulteriori incertezze riguardanti l'individuazione degli indici per misurare la rappresentatività comparata dei soggetti collettivi in concorso: questione tuttora irrisolta del sistema italiano di relazioni industriali, alla quale non ha offerto risposta neppure la recente sentenza n. 156/2025 della Corte Costituzionale, che pure ha valorizzato tale criterio ai fini della selezione dei sindacati legittimati a costituire rappresentanze sindacali aziendali *ex art. 19 Stat. Lav.*³⁵.

D'altra parte, non va sottaciuto che la disposizione in esame non assicura la parità di trattamento tra dipendenti dell'appaltante e dell'appaltatore, avendo rimediato solo in parte all'abrogazione dell'art. 3, l. n. 1369/1960, che assicurava tale tutela con riferimento agli appalti interni al ciclo produttivo, tra cui figuravano espressamente anche quelli aventi ad oggetto «lavori di facchinaggio».

Non meno complesse, in secondo luogo, sono le vicende che hanno interessato la responsabilità solidale *ex art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003*, a partire dall'individuazione del suo campo di applicazione.

Nella prassi della logistica, non è un mistero che le grandi imprese di distribuzione siano solite scegliere i modelli di *outsourcing* in cui tale regime non opera: è il caso del contratto di autotrasporto, per il quale il legislatore ha apprestato una disciplina speciale e meno favorevole per i lavoratori, che si basa su una procedura di *compliance* esonerativa messa in piedi al precipuo scopo di alleggerire la posizione di garanzia del committente³⁶.

Ci si riferisce all'art. 83-*bis* della l. 6 agosto 2008, n. 133, che consente all'impresa capofila di svincolarsi dalla responsabilità solidale per i crediti di lavoro maturati dai dipendenti del vettore semplicemente acquisendo un documento telematico che attesti il regolare adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi da parte di quest'ultimo³⁷.

³⁴ Cfr. Trib. Milano, decr. 4 dicembre 2025, su cui il commento di A. GENOVESI, *Dal Tribunale di Milano una sentenza innovativa su appalti privati e contratto leader. Da oggi la guerra ai contratti pirata ha un'arma in più*, in *Il Diario del lavoro*, 10 dicembre 2025. La sentenza si segnala altresì per avere applicato, ai fini della comparazione tra i trattamenti economici e normativi previsti dal contratto leader e quello diverso applicato dall'appaltatore/datore di lavoro, i criteri di presi in considerazione dalla disciplina degli appalti pubblici (Allegato I.01 del Codice Appalti, d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36).

³⁵ Cfr. M. MARAZZA, *Rappresentanza sindacale in azienda dopo Corte cost. n. 156/2025 (più rappresentanze sindacali nei luoghi di lavoro, nuovi strumenti per governare il dumping contrattuale)*, in *Giust. civ.*, 2 novembre 2025; A. GARILLI, *L'ultima manipolazione dell'art. 19 dello Statuto dei lavoratori: note critiche a Corte costituzionale n. 156 del 2025*, in corso di pubblicazione in *Dir. merc. lav.*, 2025.

³⁶ Cfr. S. M. CORSO, *La solidarietà oltre l'appalto: la responsabilità tra committente e vettore per i trattamenti retributivi, contributivi ed assicurativi dei lavoratori nell'autotrasporto di cose*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2018, I, p. 318 ss.; G. CAROSIELLI, *La responsabilità solidale nell'autotrasporto merci per conto terzi*, in *Dir. rel. ind.*, 2015, p. 251 ss.

³⁷ In estrema sintesi, la disposizione prevede che, prima della stipulazione del contratto di trasporto su strada, il committente è tenuto ad acquisire un documento che attesti il regolare adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi da parte del vettore. Effettuato questo adempimento, il committente è esonerato dalla responsabilità solidale che, in caso contrario, lo lega al vettore, nonché a ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, per il pagamento dei trattamenti retributivi, nonché dei contributi previdenziali e dei premi assicurativi agli enti competenti, in ragione delle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto, con l'esclusione delle sanzioni amministrative, di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento.

Questo meccanismo, che avrebbe dovuto svolgere una funzione premiale e di autoregolazione del mercato dei trasporti su gomma, ha finora operato in chiave antitetica rispetto allo scopo per cui era stato pensato, rivelandosi un fortissimo incentivo alle operazioni di simulazione contrattuale: ciò che le parti sono solite etichettare come contratto di trasporto, si rivela generalmente un appalto di servizi, che la giurisprudenza (interpellata soprattutto dagli enti previdenziali) ha sovente riqualificato come tale sulla base di alcuni indici sintomatici particolarmente ricorrenti nell'esperienza concreta, come la pattuizione di una molteplicità e sistematicità di servizi, la previsione di un corrispettivo unitario per il loro svolgimento e l'organizzazione dei mezzi necessari da parte dell'impresa affidataria³⁸.

Come se ciò non bastasse, occorre ricordare che l'introduzione dell'art. 1677 *bis* c.c. - con il quale è stato tipizzato il «contratto di logistica integrata» - ha gettato ulteriori elementi di confusione sulla materia, adombrando la possibilità che il legislatore intendesse sottoporre l'intero comparto della logistica alle regole sulla responsabilità solidale mutuate dal diritto dei trasporti, le quali, come s'è detto, permettono al committente di liberarsi agevolmente dalla responsabilità solidale a garanzia dei crediti di lavoro³⁹.

Fortunatamente un simile esito è stato scongiurato grazie a un'interpretazione costituzionalmente orientata della disciplina in questione, recuperando l'insegnamento contenuto nella sentenza n. 254/2017 della Consulta, che ha elevato la responsabilità solidale in materia di appalti a modello generale di tutela, in quanto tale trasversalmente applicabile a qualsiasi fattispecie negoziale in cui si realizzi il fenomeno del «lavoro indiretto»⁴⁰.

Ciò non toglie che la convivenza di discipline della solidarietà differenziate a seconda della tipologia negoziale utilizzata per disintegrale l'impresa non sembra rispondere a criteri di ragionevolezza e solleva numerosi dubbi di legittimità costituzionale: consentire al committente di sbarazzarsi della responsabilità solidale attraverso l'osservanza di una procedura di controllo in fase di scelta dei fornitori appare infatti una soluzione antitetica rispetto all'esigenza di «evitare il rischio che i meccanismi di decentramento, e di dissociazione fra la titolarità contratto di lavoro e utilizzazione della prestazione, vadano a danno dei lavoratori utilizzati nell'esecuzione del contratto commerciale»⁴¹.

Tanto dovrebbe bastare per indurre il decisore pubblico ad abrogare le regole valevoli per il settore dell'autotrasporto, uniformandole a quelle generali in tema di appalto.

Sta di fatto che l'interesse legislativo per la tecnica della *compliance* esonerativa è riemerso di recente, nell'ambito di un altro comparto nel quale imperversano pratiche fraudolente, ovvero quello della filiera della moda⁴².

Ci si riferisce alla proposta, contenuta nel d.d.l. annuale sulle PMI, di introdurre «un regime volontario di certificazione unica di conformità delle filiere produttive della moda»: tale certificazione, rilasciata da organismi privati accreditati in sede ministeriale, dovrebbe consentire all'impresa posta al vertice della filiera di beneficiare degli «effetti escludenti, in tema di responsabilità di cui agli articoli 6 e 7 del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, in conseguenza degli adempimenti relativi

³⁸ Si tratta del cd. appalto di servizi di trasporto, sulle cui caratteristiche, cfr. *ex multis*, Cass. 15 gennaio 2024, n. 1444, in *DeJure*; Cass. 1° agosto 2023, n. 23448, *ivi*.

³⁹ Cfr. E. VILLA, *Quando l'"appalto" ha ad oggetto servizi di logistica*, in *Lav. dir. Eur.*, 2022, p. 1 ss.; O. BONARDI, *Il contratto di logistica e la responsabilità solidale negli appalti dopo il nuovo art. 1677 bis c.c.*, *ivi*; P. BOZZAO, L. MONTEROSSI, *La difficile convivenza tra i contratti di appalto e trasporto nei servizi di logistica: esigenze di certezza vs chiaroscuri interpretativi*, in *Dir. lav. merc.*, 2022, p. 499 ss.

⁴⁰ Cfr. Interpello del Ministero del Lavoro n. 1/2022 del 17 ottobre 2022, che richiama Corte Cost. 6 dicembre 2017, n. 254, in *Riv. it. dir. lav.*, 2018, II, p. 237, con nota critica di I. ALVINO, *Appalto, subfornitura, lavoro indiretto: la Corte costituzionale amplia l'ambito di applicazione della responsabilità solidale*.

⁴¹ Cfr. Corte Cost. 6 dicembre 2017, n. 254, *cit.*

⁴² Cfr., da ultimo, M. ZITO, *Contrattazione e giurisprudenza nel settore della moda in Italia: uno strumento di prevenzione e contrasto delle violazioni dei diritti umani sul lavoro nelle catene di fornitura*, in F. GUARIELLO (a cura di), *Impresa e diritti umani sul lavoro tra normativa e prassi*, *cit.*, p. 269 ss.

all'adozione del modello organizzativo finalizzato all'ottenimento della certificazione unica di conformità». Una sorta di «scudo reputazionale», insomma, che permetterebbe alla *lead company* di liberarsi dalla responsabilità amministrativa per i comportamenti di appaltatori e subappaltatori, in ordine all'adozione di un modello organizzativo idoneo a prevenire, tra l'altro, reati come lo sfruttamento e il caporalato *ex art. 603 bis c.p.*⁴³.

Al pari di quanto accade nel caso dell'autotrasporto, anche questa proposta si ispira dunque ad un modello di disciplina che curva l'asse delle tutele verso la logica della vigilanza delegata, nel quale l'impresa «virtuosa» può sottrarsi alle conseguenze giuridiche del mancato rispetto delle regole da parte dei suoi fornitori, purché dimostri di avere predisposto astratti protocolli organizzativi: con il rischio, anche su questo versante, di legittimare condotte di *social washing* che generano immunità di responsabilità senza produrre effettivi miglioramenti nelle condizioni di lavoro.

4. La responsabilità del committente in materia salute e sicurezza sul lavoro

Oltre a garantire una tutela rafforzata dei crediti retributivi e previdenziali, la responsabilità del committente opera anche nel campo della salute e sicurezza sul lavoro, assumendo la funzione di strumento di coazione indiretta all'adempimento degli obblighi prevenzionistici da parte di tutti gli attori della filiera.

Le catene logistiche - fisiologicamente connotate dalla compresenza e dall'interazione di lavoratori dipendenti da imprese diverse e operanti in spazi spesso promiscui - generano rischi interferenziali che rendono particolarmente complessa l'individuazione del soggetto sul quale gravano, in concreto, i doveri di tutela⁴⁴.

In tale scenario si colloca l'art. 26 del d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81, la cui portata sistematica è divenuta sempre più centrale nelle dinamiche dell'«appalto interno» e delle attività comunque afferenti al «ciclo produttivo» del committente⁴⁵.

A condizione che il committente abbia la disponibilità dei luoghi di lavoro⁴⁶, il comma 1 dell'art. 26 impone, innanzitutto, la verifica dell'idoneità tecnico-professionale delle imprese appaltatrici, in relazione alle attività affidate, e la fornitura di dettagliate informazioni sui rischi specifici esistenti negli ambienti in cui gli appaltatori sono chiamati ad operare, nonché sulle misure di prevenzione e di emergenza adottate⁴⁷. Tale obbligo informativo non ha natura meramente formale, ma incide sulla

⁴³ Il d.d.l. annuale sulle Piccole e Medie Imprese è attualmente in discussione al Senato (A.S. n. 1484), ma è notizia di questi giorni che «l'emendamento Moda», dopo una forte protesta delle parti sociali, sia stato stralciato e destinato a una separata discussione parlamentare. Cfr. L. TESTAI, *Lavoro nero e caporalato nella moda, salta la certificazione di filiera nel Ddl Pmi*, ne *Il Sole 24 ore*, 18 dicembre 2025.

⁴⁴ Sulla sicurezza negli appalti, cfr., da ultimo, M. PERUZZI, *Appalti e sicurezza*, in *Var. temi dir. lav.*, 2023, p. 914 ss. Sul tema, in generale, cfr. P. ALBI, *Adempimento dell'obbligo di sicurezza e tutela della persona*, Giuffrè, Milano, 2008; F. MALZANI, *Ambiente di lavoro e tutela della persona*, Giuffrè, Milano, 2014; V. PASQUARELLA, *La tutela della salute e della sicurezza negli appalti*, in M.P. AIMO, D. IZZI (a cura di), *Esternalizzazioni e tutela dei lavoratori*, Utet, Torino, 2014, p. 138 ss.; P. TULLINI, *Sub Art. 26*, in C. ZOLI, *La nuova sicurezza sul lavoro. I. Principi comuni*, Zanichelli, Bologna, 2011, p. 268 ss.

⁴⁵ Come è noto, il concetto di luogo di lavoro non va declinato in senso strettamente topografico, ma in termini di compartecipazione attiva di una pluralità di lavoratori sinergicamente orientata al medesimo scopo produttivo. L'ambito endo-aziendale è dunque connotato da «una «compresenza» organizzata e coordinata (di lavoratori di più imprese, nel senso detto) in un «luogo» individuato come medesimo dal «lavoro» (in uno «stesso luogo di lavoro»)». Cfr., da ultimo, Cass. civ., sez. lav., 7 maggio 2024, n. 12324, in *Dejure*.

⁴⁶ Cfr. Cass. pen., 29 ottobre 2018, n. 49373, in *Dejure*, secondo cui la disponibilità va intesa in senso materiale e prescinde dal titolo giuridico di cui eventualmente disponga il committente.

⁴⁷ Cfr. Cass. pen., Sez., 29 gennaio 2025, n. 3715, in *Dejure*, secondo cui il committente deve verificare, oltre ai requisiti *ex art. 26*, anche la capacità organizzativa, in relazione alla pericolosità dei lavori affidati assicurandosi dell'effettiva disponibilità, da parte dell'appaltatore, dei necessari dispositivi di sicurezza.

stessa validità del processo di affidamento, essendo funzionale a consentire all'appaltatore una consapevole valutazione del rischio e l'adeguamento delle proprie misure di sicurezza.

Il comma 2 rafforza ulteriormente tali previsioni, imponendo l'osservanza di una serie di obblighi di informazione, cooperazione e coordinamento degli interventi di protezione e prevenzione dai rischi cui sono esposti i lavoratori⁴⁸. Lo sbocco di tali adempimenti, ai sensi del successivo comma 3, consiste nell'elaborazione di un unico documento di valutazione dei rischi da interferenza - il DUVRI - che cristallizza l'analisi delle interferenze generate dall'intreccio operativo tra imprese diverse e rappresenta lo strumento principale per la gestione condivisa dei rischi comuni⁴⁹.

Esulano da tale documento i soli rischi specifici propri dell'attività delle imprese appaltatrici, cioè quelli connessi alle competenze proprie del datore di lavoro, in relazione al settore di appartenenza: si tratta pertanto dei rischi che derivano dalla natura dell'attività svolta dalla singola impresa e che sono governabili esclusivamente da quest'ultima, nonostante la sinergia organizzativa con altre imprese⁵⁰.

Accanto a queste misure, l'art. 26, comma 4, contempla una specifica forma di responsabilità solidale del committente, che ha una *ratio* e un campo di applicazione diversi rispetto agli obblighi di sicurezza dei primi tre commi dell'art. 26⁵¹, operando a garanzia degli eventi classificabili come conseguenza diretta del rischio dell'attività appaltata (cd. rischio della colpa dell'appaltatore)⁵².

Tale previsione configura una forma di responsabilità aquiliana che prescinde da un comportamento colposo del committente, rispondendo a una logica oggettiva di allocazione del rischio nelle attività in cui la sovrapposizione operativa tra imprese rende strutturalmente più difficile un controllo effettivo degli adempimenti prevenzionistici da parte dell'appaltatore.

Nella specie, la disposizione prevede che «l'imprenditore committente risponde in solido con l'appaltatore, nonché con ciascuno degli eventuali subappaltatori, per tutti i danni per i quali il lavoratore, dipendente dall'appaltatore o dal subappaltatore, non risulti indennizzato ad opera dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL) o dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA)»⁵³.

Anche in questo caso, tuttavia, la responsabilità del committente è esclusa per «i danni conseguenza dei rischi specifici propri dell'attività delle imprese appaltatrici o subappaltatrici», in simmetria con quanto stabilito a fini dell'adempimento degli obblighi prevenzionistici posti direttamente in capo al committente dai primi tre commi dell'art. 26.

Il perimetro operativo della solidarietà coincide, dunque, con i rischi comuni alle diverse imprese coinvolte: sia quelli derivanti dalla contiguità spaziale, sia quelli connessi al legame funzionale tra le

⁴⁸ Cfr. Cass. pen., 18 aprile 2023, n. 16305, in *Dejure*, che classifica gli obblighi di cooperazione e coordinamento gravanti sui datori di lavoro come "cifra" della loro posizione di garanzia, rilevante anche per delimitare l'ambito della loro responsabilità.

⁴⁹ Cfr., da ultimo, P. PASCUCCI, *I principi fondamentali della tutela della salute e della sicurezza sul lavoro*, Giappichelli, Torino, 2025, p. 248 ss.

⁵⁰ Cfr. Cass. pen. 16 maggio 2025, n. 18438, ove si afferma che «il concetto di rischio specifico del datore di lavoro è, infatti, legato "alle competenze settoriali di natura tecnica, alla conoscenza delle procedure da adottare nelle singole lavorazioni o all'utilizzazione di speciali tecniche o nell'uso di determinate macchine" generalmente mancante in chi opera in settori diversi».

⁵¹ È dubbio se la responsabilità solidale operi sul presupposto della disponibilità dei luoghi di lavoro da parte del committente, non essendo tale requisito espressamente menzionato nel comma 4 dell'art. 26. Per la necessaria sussistenza di tale requisito nell'ambito dell'intera disciplina della responsabilità del committente, prevista dall'art. 26 del d.lgs. 81/2008, cfr. Trib. Velletri, sez. lav., 20 aprile 2021, n. 650. V. anche Cass. pen. 20 settembre 2019, n. 38845, in *Dejure*.

⁵² Cfr. G. LUDOVICO, *Sui limiti e contenuti della responsabilità solidale negli appalti per i danni da infortunio e malattia professionale*, in *Arg. dir. lav.*, 2011, p. 567 ss. Da ultimo, cfr. O. BONARDI, *Appalti e sicurezza sul lavoro: le ragioni del referendum proposto dalla Cgil*, in *Lavoro e dir.*, 2024, p. 605 ss.

⁵³ L'IPSEMA è stato soppresso dall'art. 7, comma 1, del d.l. 31 maggio 2010, n. 78, conv. dalla l. 30 luglio 2010, n. 122, che ha disposto il trasferimento delle relative funzioni all'INAIL.

attività appaltate e il ciclo produttivo del committente. Restano invece esclusi i rischi del tutto estranei all'appalto o non riconducibili, neppure indirettamente, alle attività svolte nell'ambito della filiera.

In questa prospettiva, la categoria dei «rischi specifici» assume rilievo cruciale, sia ai fini della responsabilità diretta del committente, per violazione degli obblighi di sicurezza *ex art. 26, commi 1-3*, sia ai fini dell'imputazione della solidarietà passiva *ex art. 26, comma 4*, ai fini del risarcimento del cosiddetto «danno differenziale», da liquidare secondo i criteri civilistici: la sua delimitazione è perciò fondamentale per i lavoratori più esposti, come facchini e addetti al carico e allo scarico merci, che generalmente operano in “zone grigie” di tutela⁵⁴.

Sul punto va detto che la più recente giurisprudenza ha reso più incisiva la funzione di garanzia del committente, estendendo a vario titolo il perimetro della sua responsabilità. Ciò è avvenuto, per un verso, attenuando la rigidità della tradizionale distinzione tra «rischi comuni/interferenziali» e «rischi specifici» dell'appaltatore⁵⁵; per altro verso, alleggerendo i criteri di imputazione della responsabilità diretta del committente, col risultato di avvicinarne le modalità di accertamento a quelle della responsabilità *ex art. 26, comma 4*.

Nella specie, la S.C. ha ultimamente affermato che la responsabilità del committente per violazione degli obblighi di sicurezza, *ex art. 26, commi 1-3*, può prescindere dalla *culpa in eligendo* o dalla *culpa in vigilando*, estendendosi anche all'ipotesi in cui quest'ultimo non abbia esercitato una concreta ingerenza sull'esecuzione dei lavori da parte dell'appaltatore⁵⁶. Non mancano, tuttavia, decisioni di segno contrario, che rendono più incerti i presupposti per il coinvolgimento del committente, specialmente quando questi sia rimasto estraneo all'esecuzione dell'appalto⁵⁷.

Sul punto si può solo ricordare che l'occasione per ampliare la posizione di garanzia del committente era stata offerta dal *referendum* del giugno 2025, che aveva proposto di estendere la responsabilità solidale a tutti i danni subiti dai dipendenti dell'appaltatore in caso di infortunio sul lavoro e non indennizzati dall'Inail, sulla falsariga di quanto previsto dall'*art. 29, comma 2, d.lgs. n. 276/2003*⁵⁸. Ed infatti, ancorché il quesito riguardasse solo la specifica disciplina di cui all'*art. 26, comma 4, d.lgs. n. 81/2008*, con l'obiettivo di assicurare l'integrale ed effettivo risarcimento del danno delle vittime da infortunio sul lavoro, non v'è dubbio che l'elisione del riferimento ai rischi

⁵⁴ Cfr. A. ALLAMPRESE, O. BONARDI, *Salute e sicurezza del lavoro nella logistica*, in A. BELLAVISTA, M. MARINELLI (a cura di), *Studi in onore di Alessandro Garilli*, Giappichelli, Torino, 2024, I, p. 31 ss.

⁵⁵ Cfr. Cass. civ. 28 febbraio 2025, n. 8297, in *Dejure*, secondo cui ai fini dell'insorgere degli obblighi di cooperazione e coordinamento *ex art. 26, d.lgs. n. 81/2008*, non è necessario che al momento dell'evento le imprese coinvolte svolgano effettivamente attività simultanee o strettamente integrate, essendo sufficiente la compresenza organizzativa di «plessi aziendali diversi», all'interno del medesimo «teatro lavorativo».

⁵⁶ Cfr. Cass. civ. 6 maggio 2025, n. 11918, in *Dejure*, secondo cui gli obblighi posti a carico del committente dal T.U. n. 81 del 2008 «fungono da parametri di valutazione della condotta del committente, titolare di una posizione di garanzia nei confronti dei lavoratori dell'impresa appaltatrice in relazione agli infortuni occorsi durante l'esecuzione dell'opera», sicché “non basta ad escludere la responsabilità della società committente la circostanza che essa non si sia ingerita nell'esecuzione o nell'organizzazione dell'attività appaltata». In senso analogo, Cass. civ. 12 settembre 2025, n. 25113, in *Dejure*.

⁵⁷ Cfr., ad es., Cass. civ., 2 giugno 2025, n. 14764, in *Dejure*, secondo cui, ai fini della configurazione della responsabilità del committente per violazione del dovere di sicurezza, occorre «verificare in concreto l'incidenza della relativa condotta nell'eziologia dell'evento, a fronte delle capacità organizzative della ditta scelta per l'esecuzione dei lavori, avuto riguardo alla specificità dei lavori da eseguire, ai criteri seguiti dallo stesso committente per la scelta dell'appaltatore o del prestatore d'opera, alla sua ingerenza nell'esecuzione dei lavori oggetto di appalto o del contratto di prestazione d'opera, nonché alla agevole ed immediata percepibilità da parte del committente di situazioni di pericolo». In questi termini anche Cass. pen., sez. IV, 1° settembre 2025, n. 30039.

⁵⁸ Cfr. R. RIVERSO, *Il referendum in materia di sicurezza sul lavoro negli appalti per estendere la responsabilità solidale del committente, dell'appaltatore e del subappaltatore*, in *Questione Giustizia*, 29 aprile 2025, nonché l'intervista a cura di V. A. POSO ad A. MORRONE, C. SCOGNAMIGLIO e P. TULLINI, *Il referendum abrogativo parziale dell'art. 26, comma 4, ultimo cpv., del d.lgs. 9 aprile 2008, n.81*, in *Giustizia Insieme*, 6 maggio 2025.

specifici dell'appaltatore avrebbe prodotto effetti benefici su tutto il sistema prevenzionistico, stimolando l'impresa al vertice ad interessarsi più efficacemente delle modalità organizzative con cui si svolge l'attività appaltata e ad accettare con maggiore scrupolo l'idoneità tecnico professionale dell'appaltatore⁵⁹.

Com'è noto, la consultazione popolare non ha raggiunto il necessario *quorum* deliberativo, né la questione è stata ripresa dal più recente d.l. 31 ottobre 2025, n. 159 («Misure urgenti per la tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro e in materia di protezione civile»), che non ha messo in discussione la scelta di politica del diritto volta a escludere i rischi specifici dall'ambito di applicazione dell'art. 26 del d.lgs. n. 81/2008.

Anche in questo caso si è trattato di un'occasione mancata, che testimonia l'approccio ambivalente riservato dai *policy makers* alla materia della sicurezza sul lavoro, nonostante le pur interessanti novità introdotte dal citato decreto, come ad esempio il collegamento tra trasparenza, sicurezza e incentivi occupazionali, realizzato attraverso il nuovo «*badge* digitale di cantiere», collegato alla piattaforma SIISL (Sistema informativo per l'inclusione sociale e lavorativa) ed estensibile, in futuro, anche a settori diversi dall'edilizia⁶⁰.

5. Le lotte dei facchini e la nuova geografia del conflitto collettivo.

Oltre a determinare una frammentazione delle responsabilità datoriali, le catene della logistica incidono profondamente sulle modalità dell'azione collettiva e sui tradizionali canali della rappresentanza sindacale, mostrando come i nuovi modelli di organizzazione del lavoro si riflettano, in modo diretto, nella struttura e nelle dinamiche del conflitto collettivo⁶¹.

Le lotte dei facchini, per lo più manifestatesi nella forma del picchettaggio duro o nella costruzione di barriere umane nei piazzali antistanti i magazzini, testimoniano il mutamento delle strategie rivendicative di matrice sovraindividuale, le quali si discostano dalle tradizionali modalità dello sciopero, per assumere i tratti della protesta a oltranza, tanto più efficace quanto più capace di paralizzare l'intera infrastruttura logistica.

Tra gli elementi di novità di siffatte mobilitazioni va certamente menzionato il protagonismo dei lavoratori migranti, che costituiscono la maggioranza della forza lavoro impiegata nei magazzini e nei centri di movimentazione delle merci, nonché la componente più penalizzata in occasione dei continui cambi d'appalto che interessano il settore.

La loro aggregazione, incentrata soprattutto sulla solidarietà familiare e sui legami etnici, è stata veicolata in larga parte dal sindacalismo di base, che ha saputo intercettare la capacità conflittuale dei gruppi di lavoratori più marginali e ricattabili, veicolandola attraverso strategie di azione particolarmente vulneranti per tutti gli attori della filiera, e non solo per le controparti datoriali⁶².

⁵⁹ Cfr. O. BONARDI, *Appalti e sicurezza sul lavoro*, cit., p. 614 ss.

⁶⁰ Il *badge*, dotato di un codice univoco anti-contraffazione, consentirà di precompilare i dati identificativi dei lavoratori assunti tramite il SIISL, registrare in modo automatico le presenze all'interno dei cantieri e di identificare il percorso formativo del lavoratore in materia di sicurezza. Inoltre, va menzionato l'art. 14 del Decreto, secondo cui a decorrere dal 1° aprile 2026 è previsto l'obbligo per i datori di lavoro privati che chiedano benefici contributivi, comunque denominati e finanziati con risorse pubbliche, per l'assunzione di personale alle proprie dipendenze, di pubblicare la disponibilità della posizione di lavoro sul SIISL. Il riconoscimento dei benefici è subordinato al rispetto delle norme in materia di salute e sicurezza, creando un collegamento diretto tra regolarità contributiva, sicurezza e regolarità delle assunzioni.

⁶¹ Cfr. L. CINI, B. GOLDMAN, *Dal controllo alla mobilitazione. Ciclosattorini e facchini della logistica in Italia*, in *Lab. Law Iss.*, 2020, I, p. 3 ss.

⁶² L'azione rivendicativa dei sindacati di base, com'è noto, ha avuto particolare successo grazie alla struttura organizzativa intersetoriale e non verticistica di tali attori collettivi, che ha permesso di coinvolgere dal basso i lavoratori del settore, muovendosi orizzontalmente lungo tutta la filiera produttiva. Cfr. A. BOTTALICO, *Logistica del trasporto merci e sindacalizzazione dal basso*, in *Meridiana: Riv. storia e sc. soc.*, 2024, p. 109 ss.; P. CAMPANELLA, *Logistica in lotta: prima sguardi*, in *Riv. giur. lav.*, p. 2020, 475 ss.; G. BORRACCINO, *Organising*

In effetti, il blocco dei canali di magazzinaggio e trasporto delle merci rappresenta la forma di autotutela collettiva più incisiva che possa emergere in questo contesto, poiché neutralizza l'intero processo di valorizzazione della produzione, esercitando una fortissima pressione economica sulle imprese committenti, che risultano essere, di fatto, le principali responsabili della competizione al ribasso sul prezzo degli appalti e, conseguentemente, delle deteriori condizioni di lavoro di chi opera al loro interno⁶³.

Un ulteriore elemento da considerare è che tali azioni non si collocano entro la tradizionale cornice difensiva del conflitto, ma assumono un carattere acquisitivo di diritti negati, avendo come obiettivo primario quello di «lavorare in condizioni “umane”»⁶⁴.

L'esperienza degli ultimi anni ha così rievocato le lotte operaie degli anni Settanta del secolo scorso, con i problemi di qualificazione giuridica che ne hanno segnato la storia⁶⁵, ma con coordinate interpretative rese più complesse dalle trasformazioni del conflitto post-industriale: com'è stato efficacemente osservato, i presidi organizzati dai facchini della logistica non mirano tanto ad impedire l'ingresso dei crumiri negli stabilimenti, al fine di propiziare il coinvolgimento nell'azione di protesta, quanto a colpire direttamente il cuore delle catene del valore, massimizzando i danni alla produzione mediante il blocco delle merci in entrata e in uscita⁶⁶.

Questa caratteristica ha reso più controverso l'inquadramento del picchettaggio ostruzionistico, accentuando la porosità del confine tra persuasione e impedimento fisico, su cui si è finora giocata l'alternativa tra la liceità o l'antigiuridicità della condotta posta in essere dai manifestanti: è noto infatti che tale forma di protesta può essere ricondotta ai comportamenti positivi collaterali allo sciopero, dunque strumentali a rafforzarne l'efficacia, ovvero dar luogo a responsabilità disciplinare, extracontrattuale e soprattutto penale, in caso di danneggiamenti all'attività di impresa o coartazione della libertà altrui mediante atti violenti o minacciosi⁶⁷.

Questa dialettica, peraltro, ha assunto una rinnovata centralità alla luce dell'inasprimento del regime sanzionatorio del reato di «blocco stradale», il cui ambito applicativo è stato esteso, per effetto dell'ultimo «Decreto Sicurezza», anche alle forme di ostruzionismo realizzate con la resistenza corporea passiva, con l'aggiunta di una specifica aggravante nel caso in cui il fatto sia commesso da due o più persone riunite⁶⁸.

migrant porters of the logistic sector: the Italian case of SI Cobas, in E. MARTÍN-DÍAZ, B. ROCA (a cura di), *Migrant organising: community, unionism, solidarity and bricolage*, Leiden, Boston, 2021, p. 104 ss.

⁶³ Cfr. O. RAZZOLINI, *Appalti e conflitto collettivo*, in V. SGRÒ (a cura di), *Diritti costituzionali. Conflitto collettivo. Lavoro. Scritti dedicati a Giovanni Pino*, Giappichelli, Torino, 2022, p. 145 ss.

⁶⁴ Cfr. S. BOLOGNA, S. CURI, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, cit., p. 143.

⁶⁵ Cfr. C. SMURAGLIA, *Sciopero, picchettaggio e legge penale*, in *Riv. giur. lav.*, I, p. 137 ss.; S. SCARPONI, *Il presidio con «blocco delle merci» (una forma di lotta da ridefinire)*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1985, p. 79 ss.; S. BELLOMO, voce *Picchettaggio*, in *Dig. disc. priv. sez. comm.*, XI, Utet, Torino, 1995, p. 51 ss.

⁶⁶ Cfr., da ultimo, G. CENTAMORE, *La repressione penale della lotta sindacale tra storia e attualità*, in *Riv. crit. dir. lav.*, 2025, p. 83 ss.

⁶⁷ In generale, i reati contestati in occasione del picchettaggio sono la violenza privata (art. 610 c.p.), la resistenza a pubblico ufficiale (artt. 336 e 337 c.p.), la riunione non autorizzata *ex art.* 18, r.d. n. 773/1931 (TULPS). A ciò si aggiunge il frequente esercizio dei poteri autoritativi di prefetti e questori, attraverso il ricorso al foglio di via obbligatorio nei confronti dei sindacalisti impegnati nelle azioni di lotta (artt. 1 e 2, d.lgs. n. 159/2011). Il che pregiudica soprattutto i lavoratori migranti per i quali la commissione di tali reati comporta effetti ostativi al rilascio o al rinnovo del permesso di soggiorno. Da ultimo, sul tema, cfr. C. CARTA, *La tutela del conflitto collettivo e i confini del diritto di sciopero*, in *Riv. giur. lav.*, 2025, I, p. 408 ss.

⁶⁸ Cfr. art. 14, comma 1, lett. *a* e *b*) del d.l. 11 aprile 2025, n. 48, conv. dalla l. 9 giugno 2025, n. 80, che ha disposto la modifica dell'art. 1-*bis*, comma 1, d.lgs. 22 gennaio 1948 n. 66. Nella formulazione vigente, la disposizione stabilisce che «chiunque impedisce la libera circolazione su strada ordinaria o ferrata, ostruendo la stessa con il proprio corpo, è punito con la reclusione fino a un mese o la multa fino a 300 euro. La pena è della reclusione da sei mesi a due anni se il fatto è commesso da più persone riunite». Sul tema si v. i contributi raccolti nel fascicolo n. 3/2025 della *Riv. giur. lav.*, curato da F. FOCARETA, A. LOFFREDO e ANDREA MERLO, e

È stato detto che tale intervento normativo intende colpire in modo mirato i presidi allestiti in prossimità dei cancelli aziendali, anche laddove organizzati in forma pacifica e non intimidatoria, prospettando la criminalizzazione di vertenze sindacali fondate sul contrasto alle disuguaglianze economiche e alle marginalità sociali⁶⁹. Dietro queste misure, pertanto, si celerebbe il tentativo di spostare il baricentro della risposta ordinamentale dal terreno della tutela dei diritti a quello della sicurezza pubblica, in un'ottica di evidente compressione delle libertà collettive. Né va dimenticato che la retorica dell'“ordine” permea da tempo la regolazione dei conflitti collettivi di lavoro⁷⁰, come dimostra, tra l'altro, il ricorso sistematico alla precettazione nell'ambito dello sciopero nei servizi pubblici essenziali, primo fra tutti quello nel settore dei trasporti⁷¹.

Si assiste così ad una sorta di inversione semantica «dalla sicurezza dei diritti al diritto della sicurezza», espressione di una deriva culturale nella quale la tutela dell'ordinata convivenza civile tende a prevalere, *a priori*, sulla libertà di conflitto⁷².

Nonostante il clima restrittivo, la giurisprudenza che si è confrontata più da vicino con queste vicende ha offerto letture piuttosto equilibrate e in qualche modo rassicuranti per la tenuta delle libertà collettive.

In particolare, la magistratura penale ha escluso la configurabilità del reato di violenza privata in un caso di picchetto pacifico davanti a un *hub* logistico, ritenendo che la condotta, in assenza di minacce o coazioni fisiche, integri il legittimo esercizio del diritto di sciopero, scriminato ai sensi dell'art. 51 c.p. e dell'art. 40 Cost.⁷³.

Analogo orientamento è stato espresso dal Consiglio di Stato, che ha giudicato illegittimo il ricorso al foglio di via obbligatorio nei confronti dei partecipanti ad un presidio sindacale non violento, osservando come un uso repressivo degli strumenti di prevenzione si tradurrebbe in una limitazione surrettizia della libertà sindacale: secondo il supremo collegio amministrativo, la mera partecipazione ad un *sit in* pacifico e privo di minacce non può costituire indice di pericolosità sociale, né giustificare l'adozione di misure di prevenzione⁷⁴.

Diverso e più oscillante è stato, invece, l'orientamento della giurisprudenza civile.

Secondo il Tribunale di Milano, il picchettaggio con blocco delle merci integra una forma di coazione impeditiva dell'autodeterminazione altrui e, pertanto, configura illecito civile lesivo della libertà d'impresa, suscettibile di dar luogo a responsabilità aquiliana⁷⁵. La decisione è stata tuttavia riformata in sede di appello, sul presupposto dell'inserimento delle azioni di lotta nel contesto di una

dedicato al tema «*Dalla sicurezza dei diritti al diritto della sicurezza. Conflitto e marginalità sociale nella l. 9.6.2025, n. 80*

⁶⁹ Cfr. E. PENCO, *L'illusione general-preventiva. Recenti tendenze politico-criminali di contrasto al dissenso e alla marginalità sociale*, in *Riv. giur. lav.*, 2025, p. 353 ss.

⁷⁰ Cfr. Va infatti ricordato che blocco stradale, depenalizzato nel 1999, è stato ritrasformato in reato con il d.l. 4 ottobre 2018, n. 113, conv. dalla l. 1° dicembre 2018, n. 132, subendo un processo di ulteriore accentuazione dell'approccio repressivo con il successivo d.l. 14 giugno 2019, n. 53, conv. dalla l. 8 agosto 2019, n. 77. Cfr. G. ORLANDINI, *Il decreto Sicurezza e la criminalizzazione del conflitto: le nuove regole sui blocchi stradali e ferroviari*, in *Diritto&Lavoro Flash*, 2018, 8, p. 10. V. anche M. FORLIVESI, *Conflitto collettivo e blocco stradale. Il d.l. sicurezza tra pulsioni repressive e vincoli costituzionali*, in *Lavoro e dir.*, 2025, p. 3 ss.

⁷¹ Se si vuole, cfr. A. RICCOBONO, *La precettazione tra autorità e garanzia: profili evolutivi e questioni attuali*, in *Riv. crit. dir. lav.*, 2025, 2, p. 5 ss.

⁷² Cfr. F. FOCARETA, A. LOFFREDO E ANDREA MERLO, *Introduzione*, in *Riv. giur. lav.*, 2025, p. 337.

⁷³ Trib. Milano, GIP, 17 ottobre 2023; Trib. Brescia, sez. II pen., 8 luglio 2019, n. 2648, in *sistemapenale.it*, con nota di S. BERNARDI, *Picchettaggio non violento e illecità penale: un'interessante pronuncia del Tribunale di Brescia restringe il campo applicativo del delitto di violenza privata*.

⁷⁴ Cons. Stato, 22 aprile 2022, n. 3108, in *giustizia-amministrativa.it*.

⁷⁵ Trib. Milano, sez. lav., 21 dicembre 2023, n. 4452, su cui V. LUCIANI, *La qualificazione giuridica del picchettaggio: due prospettive a confronto*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2024, II, p. 335 ss.

protesta collettiva formalmente preceduta dalla proclamazione dello stato di agitazione e perciò riconducibile, in quanto pacifica, nell'alveo del diritto di sciopero *ex art. 40 Cost.*⁷⁶

Pur nella loro eterogeneità, queste pronunce condividono l'assunto secondo cui le azioni collettive non violente e finalizzate a rivendicazioni sindacali concrete debbano rientrare nell'area della tutela costituzionale del diritto di sciopero.

Si tratta di conclusioni che possono valere anche alla luce della nuova fattispecie penale del blocco stradale, ovviamente nei limiti in cui picchetti, assembramenti e *sit in* rispettino i limiti esterni allo sciopero, ovvero non creino pregiudizio per l'incolumità altrui, non compromettano la produttività aziendale e non ostacolino in modo sproporzionato il diritto alla libera circolazione⁷⁷. Il che - per inciso - corrisponde a quanto affermato anche dalla Corte Edu, in alcune controversie rivolte a tracciare i confini della libertà di riunione e associazione, compresa quella finalizzata alla difesa degli interessi collettivi dei lavoratori, a fronte di azioni dimostrative atte ad incidere sulla mobilità altrui⁷⁸.

D'altra parte, laddove non si volessero qualificare come sciopero, le forme di protesta strumentali alla sua riuscita potrebbero essere ricondotte, quantomeno, all'esercizio della libertà sindacale *ex art. 39 Cost.*: soluzione, quest'ultima, che la giurisprudenza della Corte di Cassazione ha recentemente accolto per affermare la liceità, almeno sul piano disciplinare, di alcune manifestazioni di dissenso sprovviste del tradizionale connotato dell'astensione concertata dal lavoro, ma comunque riconducibili all'attività di autotutela organizzata delle condizioni di impiego⁷⁹.

In ogni caso, la vitalità delle lotte nel settore della logistica conferma che il conflitto collettivo e lo sciopero non possono essere ridotti ad elemento di disturbo dell'ordine costituito, ma rimangono espressioni insopprimibili di un sistema democratico di relazioni industriali. Il che dovrebbe ricordare, soprattutto a chi tende a dimenticarlo facilmente, che la dignità del lavoro e il progresso sociale si costruiscono proprio a partire dalla garanzia delle libertà collettive.

⁷⁶ Cfr. App. Milano, 22 maggio 2024, n. 168, in *wikilabour.it*.

⁷⁷ D'obbligo il riferimento a Cass., Sez. Un., 30 gennaio 1980, n. 711, in *Mass. Giur. Lav.*, 1980, p. 176.

⁷⁸ C. Edu 15 ottobre 2015, n. 37553/05, *Kudrevičius et al. v. Lituania*; C. Edu 22 maggio 2018, n. 27585/13, *United Civil Aviation Trade Union and CSORBA v. Hungary*. Con quest'ultima decisione I giudici di Strasburgo hanno ritenuto sproporzionato - e dunque in contrasto con l'art. 11 della CEDU - il divieto imposto dal Governo ungherese al sindacato dei lavoratori aeroportuali allo svolgimento di un *sit-in* di protesta nella corsia di emergenza nella strada a scorrimento veloce che conduce all'aeroporto internazionale di Budapest, non avendo l'autorità pubblica considerato la possibilità di limitare i disservizi generati dalla mobilitazione con misure alternative e meno invasive del totale divieto. Cfr., sul tema, G. ORLANDINI, *La Corte di Strasburgo si esprime sulla liceità dei blocchi stradali alla luce dell'art. 11 Cedu (e parla anche al legislatore italiano)*, in *Giornale dir. lav. e relazioni ind.*, 2025, p. 143 ss.

⁷⁹ Cfr. Cass. 30 aprile 2025, n. 11347 e Cass. 9 maggio 2025, n. 12269, che giungono a tale esito valorizzando l'art. 28 della Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea, l'art. 13 della Carta Comunitaria dei Diritti Sociali Fondamentali dei Lavoratori e l'art. 6 della Carta Sociale Europea, che inquadrano le azioni conflittuali nell'alveo della libertà sindacale. Su tali pronunce, con diversità di accenti, cfr. R. SANTUCCI, *Sciopero, libertà e conflitto sindacale nella giurisprudenza della Corte di Cassazione: una rilettura critica delle fattispecie*, in *Dir. merc. lav.*, 2025, p. 433 ss.; A. BELLAVISTA, *L'eterna questione dei limiti interni del diritto di sciopero*, *ivi*, p. 267 ss.