

Maurizio Riguzzi

LA LEGGE 4 AGOSTO 2010, N. 127

**Prime riflessioni
sui profili innovativi
e sugli elementi qualificanti
della nuova disciplina
sull'autotrasporto di cose**

I Saggi di Sistemi di Logistica

Supplemento a
Sistemi di Logistica
Anno IV - n.1 - Marzo 2011
Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale
Rocco Giordano

Direttore responsabile
Umberto Cutolo

Comitato scientifico
Andrea Boitani
Giulio Erberto Cantarella
Fabrizio Dallari
Ercole Incalza
Giuseppe Moesch
Elisabetta Schietroma
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione
Lisa Russo

Promozione e sviluppo
Loriano Signorini

Redazione
via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano) Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
giordanoeditore@giordanoassociati.com

Realizzazione editoriale
via Alberto Caroncini, 23
00197 - Roma
tel. +39.06.8081727
fax +39.06.62276167
md1718@mclink.it

Editore
Giordano Editore
via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano) Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
giordanoeditore@giordanoassociati.com

Sommario

- 1.** Premesse.
- 2.** Gli accordi volontari di settore quale riconosciuto strumento per un ritorno all'autonomia negoziale delle parti e per la valorizzazione della loro volontà.
- 3.** La disciplina sui termini di pagamento.
- 4.** I profili di novità collegati alla scheda di trasporto ed al regime della cosiddetta responsabilità condivisa.
- 5.** Le regole in tema di imballaggi e unità di movimentazione delle merci trasportate.
- 6.** L'obbligo del vettore di fornire al committente l'attestazione rilasciata dai competenti enti in ordine alla regolarità del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali dei propri dipendenti.
- 7.** La cosiddetta azione diretta del vettore ed il regime di responsabilità solidale.
- 8.** La disciplina dei tempi di attesa per il carico e lo scarico delle merci.
- 9.** I corrispettivi dei servizi di trasporto. I cosiddetti «costi minimi di esercizio».
- 10.** Considerazioni conclusive. La valutazione complessiva del provvedimento.

Prime riflessioni sui profili innovativi e sugli elementi qualificanti della nuova disciplina sull'autotrasporto di cose

di Maurizio Riguzzi

1. PREMESSE

CON LA RECENTE LEGGE 4 AGOSTO 2010, N. 127 di conversione, con modificazioni, del decreto legge 6 luglio 2010, n. 103 recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo (da sottolineare peraltro come in sede di conversione, l'originario titolo del decreto legge è stato integrato con le parole «e il sostegno della produttività nel settore dei trasporti») sono state apportate significative modifiche ed integrazioni al contenuto del decreto legislativo n. 286/2005 ed all'art. 83 bis della legge n. 133/2008.

La legge in esame, entrata in vigore in data 12 agosto 2010, pare avere portato a compimento quel complessivo disegno del legislatore di introdurre regole e misure idonee a garantire il raggiungimento di sempre maggiori livelli di sicurezza della circolazione stradale ed un corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi.

La scelta operata dal legislatore per perseguire un tale fine, in un'ottica ed in un quadro di un obiettivo squilibrio dei rapporti di forza tra la committenza (tradizionalmente forte) e l'impresa di autotrasporto (strutturalmente debole), è stata quella di riconsiderare quel carattere di derogabilità che ha da sempre ispirato il quadro normativo in cui hanno trovato collocazione le regole sul trasporto stradale di cose, evitando in tale modo, attraverso una compressione ed una limitazione della libertà negoziale delle parti, che il permanere di uno scenario caratterizzato da una ampia autonomia delle parti si potesse tradurre in un significativo squilibrio nelle posizioni, nei diritti e negli obblighi delle parti del contratto, con conseguente sacrificio delle imprese di autotrasporto.

Il quadro che appare così complessivamente delineato, se da un lato offre delle regole che indubbiamente presentano aspetti più vantaggiosi per i vettori rispetto alla situazione pregressa e si collocano in una direzione più penalizzante per la committenza (che sin dai primi momenti, ha manifestato una palese insoddisfazione ed una certa insofferenza verso il provvedimento nel suo complesso), da un altro lato fa trasparire quella che è la filosofia di fondo del provvedimento che non appare facilmente contestabile: conseguire maggiori livelli di sicurezza della circolazione stradale e di sicurezza sociale, obiettivo questo che non può pienamente realizzarsi prescindendosi da una prospettiva di sviluppo dell'impresa di autotrasporto in termini di una maggiore competitività e di una accresciuta forza contrattuale. Viene ulteriormente rafforzato il concetto della centralità che le problematiche della operatività in sicurezza del trasporto, con i suoi aspetti collega-

ti ad un suo corretto esercizio ed alla sicurezza della circolazione stradale, rivestono nel disegno del legislatore, nella considerazione della funzione sociale di tali tematiche e nella prospettiva che lo sviluppo dell'autotrasporto passa anche (se non principalmente) attraverso il rispetto di quei principi.

Come si è detto la norma che qui interessa è entrata in vigore a fare data dal 12 agosto 2010.

In realtà, vi sono alcune disposizioni che non sono immediatamente operative da tale data, poiché è stata prevista una loro graduale entrata in vigore.

Come più ampiamente si vedrà in seguito, la norma in tema di azione diretta, per espressa previsione legislativa, entrerà in vigore solamente in data 12 agosto 2011, mentre la norma che disciplina i tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico delle merci, pur se non viene espressamente previsto un termine di riferimento per la sua entrata in vigore, dovrà ritenersi applicabile solo a seguito della emanazione di un decreto dirigenziale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (attualmente in fase di elaborazione) che dovrà stabilire le modalità applicative della disposizione con particolare riguardo alla definizione della decorrenza dei tempi di franchigia in relazione alle diverse tipologie dei luoghi di carico e di scarico, nonché alle modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli a tali luoghi.

L'articolato normativo, che deriva dal Protocollo d'intesa del 17 giugno 2010, anche se, almeno in apparenza, non pare presentare particolari problemi interpretativi, in realtà offre molteplici spunti di riflessione e necessita di un attento esame in ordine ai vari suoi contenuti.

Esso consta di una serie di regole che, come sopra detto, hanno introdotto rilevanti modifiche al decreto legislativo n. 286/2005 ed all'art. 83 bis della legge n. 133/2008. I profili qualificanti delle nuove disposizioni riguardano l'applicazione dei **costi minimi** per i contratti scritti, i **tempi di pagamento**, la **responsabilità solidale** tra mittenti e vettore finale, i **tempi di attesa** al carico ed allo scarico, la gestione dei **pallets** e la **responsabilità condivisa** per la violazione delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale e sulla sicurezza sociale.

Nei paragrafi che seguiranno verranno esaminati gli aspetti più significativi e stimolanti della nuova normativa. Di essa, pur senza rifuggire dal mettere in luce eventuali aspetti di criticità che paiono emergere da più di una disposizione, si cercherà di disquisire serenamente, senza condizionamenti dovuti alla difesa di interessi meramente corporativistici.



2. GLI ACCORDI VOLONTARI DI SETTORE QUALE RICONOSCIUTO STRUMENTO PER UN RITORNO ALL'AUTONOMIA NEGOZIALE DELLE PARTI E PER LA VALORIZZAZIONE DELLA LORO VOLONTÀ.

Non può sfuggire, anche ad una superficiale lettura del testo normativo nel suo complesso, come il legislatore abbia inteso recuperare la piena autonomia negoziale delle parti, generalmente ad esse sottratta con l'adozione di norme imperative, attraverso l'utilizzo dello strumento dell'accordo volontario di settore.

Come noto, la possibilità delle organizzazioni associative dei vettori e degli utenti dei servizi di trasporto di stipulare accordi di diritto privato, nell'interesse delle imprese rispettivamente associate, al fine di regolare i relativi rapporti contrattuali sulla base della normativa in materia di sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale, è espressamente riconosciuta dall'art. 5 del decreto legislativo n. 286/2005.

Lo strumento dell'accordo volontario di settore ha dunque finito per assumere, nella legislazione oggetto della presente indagine, un ruolo determinante. Coerentemente con l'idea (difficilmente negabile) di un ridotto potere contrattuale dell'impresa di autotrasporto nei confronti della committenza nei singoli rapporti negoziali, circostanza questa che ben può giustificare il ricorso a norme cogenti ed imperative, il legislatore ha recuperato il principio dell'autonomia negoziale delle parti nell'ambito di una contrattazione di livello superiore, appunto a livello di organizzazioni associative rappresentative dei contrapposti interessi ed esigenze della committenza e dei vettori, in grado di potere meglio bilanciare le diverse posizioni, di potere meglio garantire il raggiungimento di un più equo temperamento di quegli opposti interessi, con un benefico impatto sulla posizione soggettiva del fornitore e dell'utente dei servizi di trasporto.

Ciò è di tutta evidenza non solo laddove si consideri quella previsione secondo cui i «costi minimi sono individuati nell'ambito degli accordi volontari di settore, conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, di cui al comma 16» - dell'art. 83 bis - «e organizzazioni associative dei committenti», ma anche laddove si considerino tutti quei numerosi passi della normativa in cui, a fronte di regole dichiaratamente inderogabili, vengono fatte salve «diverse pattuizioni fondate su accordi volontari di settore».

Quanto alla determinazione dei «costi minimi» - nei cui confronti Confindustria (che peraltro non ha sottoscritto il Protocollo d'intesa del 17 giugno) si è espressa (e pare esprimersi tuttora) in termini fortemente critici - nell'ambito degli accordi volontari di settore, vi è comunque da tenere presente la segnalazione dell'Antitrust che ne ha evidenziato il carattere poten-

zialmente restrittivo della concorrenza. Talché, anche alla luce di una tale segnalazione, risulta che la stessa Confindustria abbia richiamato l'attenzione delle imprese associate su di un tale aspetto, invitandole a riflettere sulla possibilità che, nel caso in cui le rappresentanze delle imprese di autotrasporto e della committenza dovessero concludere un accordo volontario, l'Antitrust potrebbe procedere ad aprire una formale istruttoria ed irrogare eventuali sanzioni non solo alle rappresentanze firmatarie, ma anche alle singole imprese che dovessero applicare in via contrattuale l'accordo medesimo.

Nessun dubbio in ogni caso sul fatto che, indipendentemente dai rilievi sollevati sul punto, su cui necessiteranno più meditate considerazioni, il meccanismo dell'individuazione dei costi minimi, in prima battuta, nell'ambito degli accordi volontari di settore, presenta un qualche profilo di criticità.

Ed infatti, come meglio si specificherà nel proseguo, dal momento che non sarà agevole coprire tutta l'ampia gamma delle prestazioni di trasporto in considerazione della molteplicità e della eterogeneità dei prodotti trasportati e delle modalità di trasporto adottate, potrà ben verificarsi la impossibilità di poter introdurre i costi minimi attraverso il meccanismo adottato dal legislatore. Considerato il fatto che la nozione di «accordi volontari di settore» non può venire intesa nella più ampia accezione del termine (in quanto non verrebbero rispettati le previsioni ed i principi di cui all'art. 5 del decreto legislativo n. 286/2005) una larga fascia di trasporti potrebbe risultare sfornita di quella «copertura contrattuale», con conseguente impossibilità, per quei trasporti, di determinare, su base volontaria, i costi minimi.

Occorre infatti ricordare che tra gli elementi essenziali degli accordi volontari di cui al citato art. 5, compare «la indicazione della categoria merceologica alla quale sono applicabili», e che pertanto appare assai difficile svincolare la validità di tali accordi da una tale precisa indicazione.

Stessa precisazione, peraltro ancora più incisiva, perviene dal comma 16 dell'art.83 bis, che risulta essere la norma di riferimento per la nozione di «accordo volontario di settore», definito quale «accordo volontario concluso tra la maggioranza delle organizzazioni associative dei vettori e degli utenti dei servizi di trasporto, rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, per disciplinare lo svolgimento dei servizi di trasporto in uno specifico settore merceologico».

... non v'è dubbio che poiché interverrà tra le parti, nella stragrande maggioranza dei casi, un accordo circa la previsione di tempistiche di pagamento superiori ai trenta giorni, nella realtà, il vero termine che le parti dovranno osservare è quello dei sessanta giorni...

3. LA DISCIPLINA SUI TERMINI DI PAGAMENTO

Entrando nel dettaglio degli aspetti qualificanti la legge, particolare attenzione deve essere dedicata alla nuova disciplina sui termini di pagamento, disciplina immediatamente applicabile con l'entrata in vigore delle nuove norme. Come noto, il previgente sistema contenuto nel comma 12 dell'art. 83 bis, prevedeva che «il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada, nei quali siano parte i soggetti che svolgono professionalmente operazioni di trasporto, è fissato in trenta giorni dalla data di emissione della fattura da parte del creditore, salva diversa pattuizione scritta fra le parti in applicazione del decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231». Lo stesso previgente sistema, al successivo comma 13, prevedeva che «in caso di mancato rispetto del termine di cui al comma 12, il creditore ha diritto alla corresponsione degli interessi moratori di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231». La nuova disciplina ha sostanzialmente modificato il contenuto dei commi 12 e 13, ha introdotto il comma 13 bis, ed ha parzialmente modificato il contenuto del comma 14 (modifica questa resasi necessaria, tra l'altro, dall'introduzione del nuovo comma 13 bis).

Il nuovo comma 12 dell'art. 83 bis risulta formulato nel seguente modo: «Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada non può, comunque, essere superiore a sessanta giorni, decorrenti dalla data di emissione della fattura da parte del creditore, che deve avvenire entro e non oltre la fine del mese in cui si sono svolte le relative prestazioni di trasporto. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione tra le parti, scritta o verbale, che non sia basata su accordi volontari di settore, conclusi fra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, di cui al comma 16, e organizzazioni associative dei committenti».

La sostanziale modifica introdotta evidenzia la scelta operata dal legislatore. Viene ribaltata l'originaria impostazione che prevedeva un termine di pagamento più breve, ma derogabile; il termine viene allungato, ma viene accompagnato da una generale previsione di una sua inderogabilità, superabile unicamente attraverso la conclusione di accordi volontari di settore.

La norma, evidentemente applicabile sia ai contratti di trasporto stipulati in forma scritta che ai contratti di trasporto non stipulati in forma scritta, a ben vedere, si inquadra in (e trae ispirazione da) quell'attuale scenario in cui è assai difficile prefigurare una contrattazione e determinazione dei rapporti tra la committenza

e le imprese di autotrasporto su base paritaria, sicché solo un intervento legislativo poteva in qualche modo riequilibrare quel diverso rapporto di forza. La scelta di allungare il termine di pagamento, previsto in trenta giorni nella originaria formulazione della norma, ma rendere tale termine non assoggettabile, in linea generale, a possibili diverse determinazioni contrattuali, ci pare vada nella giusta direzione e ci pare che possa costituire un utile strumento per una effettiva tutela delle posizioni delle imprese di autotrasporto.

La previsione poi che la fattura deve essere emessa dal vettore entro e non oltre la fine del mese in cui si sono svolte le relative prestazioni di trasporto, si è appalesata necessaria per evitare che delle tempistiche di emissione della fattura in qualche modo dettate dal contraente forte, potessero di fatto vanificare quel vantaggio collegato all'inderogabile termine dei sessanta giorni decorrenti dalla data di emissione della fattura.

L'espresso richiamo alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231 chiarisce inequivocabilmente il senso della norma, che è quello di aver introdotto un termine massimo di pagamento. Dal che deriva che, in assenza di una diversa pattuizione contrattuale intervenuta tra le parti, che riteniamo peraltro debba risultare da atto scritto, il termine di pagamento è di trenta giorni, in conformità alle previsioni di cui all'art. 4 del citato decreto legislativo e che la mancata osservanza del termine comporterà l'obbligo di corrispondere gli interessi moratori previsti dall'art. 5 di quel decreto.

Ma non v'è dubbio che poiché interverrà tra le parti, nella stragrande maggioranza dei casi, un accordo circa la previsione di tempistiche di pagamento superiori ai trenta giorni, nella realtà, il vero termine che le parti dovranno osservare è quello dei sessanta giorni, a partire dal quale saranno applicabili gli interessi moratori di cui all'art. 5 del decreto legislativo n. 231/2002.

Nel caso poi in cui il pagamento dovesse avvenire oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione della fattura, oltre agli interessi moratori, al committente debitore si applicheranno le pesanti sanzioni di cui al comma 14 dell'art. 83 bis.

L'applicabilità al committente di quelle sanzioni (esclusione fino a sei mesi dalla procedura per l'affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi, nonché la sanzione dell'esclusione, per un periodo di un anno, dai benefici fiscali, finanziari e previdenziali di ogni tipo previsti dalla legge) risulta certamente essere un fortissimo deterrente per la committenza.

Ciò soprattutto ove si consideri che con decreto mini-



steriale 16 settembre 2009, sono state individuate le Autorità competenti all'applicazione delle sanzioni previste dal comma 14 dell'articolo 83 bis, e che lo stesso decreto ministeriale, all'art. 2, ha istituito il procedimento per l'irrogazione delle sanzioni. A tale fine, appare interessante sottolineare come l'impulso all'avvio del procedimento avviene a seguito della segnalazione dei soggetti che hanno effettuato il controllo «e, comunque, da parte di chiunque vi abbia interesse». Il che sta evidentemente a significare che non solo dall'iniziativa di organi preposti al controllo che rilevano, a seguito di verifica, lo sfioramento dei termini di pagamento oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione delle fatture, può essere attivato il procedimento, ma anche da quella di chiunque sia interessato al rispetto della normativa, e dunque, in primo luogo, dalla stessa impresa di autotrasporto.

In considerazione della già ricordata entrata in vigore della norma sui termini di pagamento a fare data dal 12 agosto 2010, pare evidente come tale norma debba ritenersi applicabile a tutte le prestazioni di trasporto effettuate dopo tale data, anche se in esecuzione di contratti di trasporto conclusi in tempi anteriori.

Una tale opportuna precisazione ha una sua logica nel senso che consente, anche in presenza di una determinazione di termini di pagamento superiori ai sessanta giorni, determinazione peraltro del tutto legittima in quanto concordata tra le parti al momento della stipulazione del contratto di trasporto avvenuta in tempi anteriori all'entrata in vigore delle nuove disposizioni, una immediata applicazione delle nuove regole attraverso il principio dell'eterointegrazione contrattuale che consente l'inserzione automatica nel contratto delle clausole imposte dalla legge, in sostituzione di quelle difformi apposte dalle parti (art. 1339 C.C.).

In tale modo, il diverso maggiore termine di paga-

mento verrà sostituito da quello dei sessanta giorni previsto dalla nuova disposizione, e la eventuale decorrenza di detto termine da un determinato momento non coincidente con la data di emissione della fattura da parte del vettore, verrà sostituita con la previsione di un *dies a quo* coincidente con la data di emissione della fattura.

Da segnalare, infine, la regola introdotta dal comma 13 bis dell'art. 83 bis in base alla quale le disposizioni di cui ai precedenti commi 12 e 13 si applicano anche alle prestazioni fatturate dagli operatori della filiera, diversi dai vettori, che partecipano al servizio di trasporto di merci su strada.

La disposizione, che ad una prima superficiale lettura, può apparire non particolarmente chiara, lo è, viceversa, ad un attento esame del suo contenuto.

Pare fuor di dubbio che, facendo riferimento agli «operatori della filiera, diversi dai vettori, che partecipano al servizio di trasporto di merci su strada», il legislatore abbia inteso riferirsi a quelle altre figure che svolgono un ruolo da protagonisti e che hanno parte attiva nelle attività strettamente collegate alle prestazioni di trasferimento delle merci. Tra queste, il «caricatore» e lo spedizioniere (in quanto «committente» dal momento che stipula, in nome proprio, il contratto di trasporto con il vettore): al primo, creditore delle somme maturate a seguito delle prestazioni di carico e di sistemazione delle merci sul veicolo adibito al trasporto, ed al secondo, creditore delle somme maturate a seguito dell'esecuzione del mandato affidatogli ed inerente la stipulazione del contratto di trasporto e l'effettuazione di altre eventuali prestazioni accessorie, dovranno applicarsi gli stessi termini e le stesse modalità temporali applicabili ai pagamenti dovuti dal mittente al vettore per la esecuzione delle prestazioni di trasporto, nonché le relative sanzioni.

4. I PROFILI DI NOVITÀ COLLEGATI ALLA SCHEDA DI TRASPORTO ED AL REGIME DELLA COSIDDETTA RESPONSABILITÀ CONDIVISA

Come noto, la scheda di trasporto deve essere compilata dal committente, o da soggetto dallo stesso delegato, ma in ogni caso diverso dal vettore, prima dell'inizio del trasporto e deve essere conservata in originale a cura del vettore e del conducente a bordo del veicolo adibito al trasporto, per tutta la durata dello stesso. Nella scheda devono figurare le indicazioni relative al vettore, comprensive del numero di iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori, al committente, al caricatore, al proprietario delle merci, nonché quelle relative alla tipologia ed al peso della merce trasportata ed ai luoghi di carico e di scarico

della stessa. Il nuovo comma 5 dell'art. 7 del decreto legislativo n. 286/2005, riferibile unicamente ai casi in cui non sia stato stipulato un contratto di trasporto in forma scritta, prevede che il committente, o un suo delegato alla compilazione, è obbligato a riportare sulla scheda di trasporto, o sulla documentazione ritenuta equivalente, il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori, ovvero allega alla documentazione ad essa equipollente (desumibile da quel lungo elenco di cui alla circolare interministeriale del 3 dicembre 2009) una dichiarazione scritta di avere preso visione della carta di circolazio-

... Quanto al contenuto delle istruzioni, è ragionevole pensare che esse debbano essere formulate dal committente in modo specifico, e non già che egli si possa limitare ad un generico richiamo all'osservanza delle norme di legge.

ne del veicolo, o di altra documentazione, da cui risulti il numero di iscrizione all'Albo. Qualora non siano riportate tali indicazioni sulla scheda di trasporto o sui documenti equivalenti (da tenersi obbligatoriamente a bordo del mezzo impiegato per il trasporto) ovvero non sia allegata ai documenti equipollenti la dichiarazione sopra indicata, al committente è applicata la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 600 euro a 1.800 euro.

Le nuove regole contenute nel comma 4 dell'art. 7 del decreto legislativo n. 286/2005, anch'esse riferibili unicamente ai contratti di trasporto non stipulati in forma scritta, prevedono l'obbligo, per il committente, di fornire al vettore istruzioni scritte da cui possa desumersi che, in relazione alla specifica prestazione di trasporto oggetto di eventuale controllo su strada, il contenuto delle istruzioni circa le modalità di esecuzione della prestazione di trasporto, sia compatibile con l'osservanza delle norme in tema di limiti di velocità ed in tema dei tempi di guida e di riposo dei conducenti. Le istruzioni devono trovarsi a bordo del veicolo e possono essere contenute nella scheda di trasporto o nella documentazione equivalente, oppure allegate alla documentazione equipollente.

Quanto sopra affinché gli organi di polizia stradale che, a seguito di controllo su strada, abbiano accertato la violazione, da parte del conducente del veicolo, dei limiti di velocità, o la mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo, possano verificare la compatibilità del contenuto delle istruzioni scritte con il rispetto delle disposizioni di cui è stata contestata la violazione.

In mancanza delle istruzioni a bordo del veicolo o nel caso in cui dette istruzioni vengano ritenute dagli organi accertatori incompatibili con il rispetto delle norme violate, al committente ed al vettore vengono applicate le sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente.

Una tale previsione appare quanto mai opportuna in considerazione del fatto che la sanzione pecuniaria amministrativa a carico delle parti contraenti laddove le stesse abbiano convenuto modalità di esecuzione delle prestazioni di trasporto non in linea con quei parametri normativamente previsti ai fini del rispetto di importanti regole sulla sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale (riscontrabili da istruzioni contrarie a quelle regole) o non abbiano consentito un controllo sulla compatibilità con quelle regole delle modalità di esecuzione delle prestazioni convenute (causa la mancata presenza delle istruzioni a bordo del veicolo), si è venuta affiancando a quella radicale sanzione della nullità prevista dal comma 2 dell'art. 4 del decreto legislativo n. 286/2005

secondo il quale «sono nulle le clausole dei contratti di trasporto che comportano modalità e condizioni di esecuzione delle prestazioni contrarie alle norme sulla sicurezza della circolazione stradale».

Quanto al contenuto delle istruzioni, è ragionevole pensare che esse debbano essere formulate dal committente in modo specifico, e non già che egli si possa limitare ad un generico richiamo all'osservanza delle norme di legge.

Ciò per un duplice ordine di motivi. Innanzi tutto, perché solo la presenza di specifiche e concrete istruzioni circa le modalità di esecuzione delle prestazioni di trasporto può permettere all'organo accertatore la formulazione di un giudizio circa la loro compatibilità o meno con il rispetto della disposizione di cui è stata contestata al conducente la violazione; in secondo luogo perché in tale senso pare inequivocabilmente orientata la norma laddove si afferma che la verifica della compatibilità delle istruzioni deve essere condotta «in merito all'esecuzione della specifica prestazione di trasporto». Il che pare fugare ogni dubbio circa la bontà di una interpretazione restrittiva della norma nel senso di parificare un mero richiamo all'osservanza delle regole in tema di limiti di velocità e di tempi di guida e di riposo alla mancanza di istruzioni, con la conseguente applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie al committente ed al vettore.

La modifica apportata alle disposizioni relative ai contratti non stipulati in forma scritta ha comportato una riscrittura dell'art. 8 del decreto legislativo n. 286/2005 che disciplina la produzione di documentazione successivamente all'accertamento su strada.

La norma prevede infatti che l'accertamento della responsabilità della filiera del trasporto possa essere effettuata in una fase successiva al controllo su strada soltanto laddove le parti abbiano stipulato un contratto di trasporto in forma scritta. L'esistenza di una tale fattispecie contrattuale, laddove non venga esibito, da parte del conducente all'atto del controllo, il contratto in forma scritta, deve risultare da una dichiarazione, che deve essere tenuta a bordo del veicolo, sottoscritta dal committente o dal vettore, che ne attesti l'esistenza.

In sintesi il nuovo sistema delineato dal citato art. 8 prevede che:

- a)** l'accertamento della responsabilità del vettore, del committente, del caricatore e del proprietario della merce possa essere effettuato contestualmente alla contestazione della violazione commessa dall'autore materiale della stessa, mediante esame del contratto di trasporto, della scheda di trasporto e della documentazione considerata ad essa equivalente o equipollente;



- b)** ove non sia esibito dal conducente, all'atto del controllo, il contratto in forma scritta, qualora si trovi a bordo del veicolo una dichiarazione sottoscritta dal committente o dal vettore che ne attesti l'esistenza, l'autorità competente, entro quindici giorni dalla contestazione della violazione, richiede ai soggetti della filiera la presentazione, entro trenta giorni dalla notifica della richiesta, di copia del contratto di trasporto in forma scritta. Peraltro, per la mancata presenza a bordo della dichiarazione, non è prevista alcuna sanzione, ragione per la quale deve fondatamente ritenersi che il committente possa in ogni caso produrre, entro quindici giorni dalla contestazione della violazione, il contratto stipulato in forma scritta o altra documentazione ai fini dell'accertamento della responsabilità;
- c)** entro i trenta giorni successivi alla ricezione del contratto in forma scritta, l'autorità competente, in base ai contenuti dello stesso, qualora emerga la responsabilità dei soggetti della filiera, applica le sanzioni previste. Le stesse sanzioni sono irrogate in caso di mancata presentazione della documentazione richiesta entro il suddetto termine.

Il sistema della responsabilità condivisa è stato poi ulteriormente e significativamente rafforzato attraverso l'introduzione, nel corpo dell'art. 7 del decreto legislativo n. 286/2005, del nuovo comma 7 bis.

Il contenuto della disposizione (introdotta non già dalla legge n. 127/2010, ma dalla lettera a) del comma 1 dell'art. 51 della legge 29 luglio 2010, n. 120) sottolinea la già manifestata sensibilità legislativa verso forme di tutela di interessi pubblici e dimostra ancora una volta la prevalenza giustamente accordata agli interessi connessi alla sicurezza della circolazione stradale rispetto agli interessi che presiedono alla regolamentazione dei rapporti tra le parti.

Nessun dubbio sul fatto che il contenuto della norma evidenzia l'intendimento di rafforzare le regole a tutela della sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale.

Il pensiero ed il principio (peraltro largamente condivisi da chi scrive) che l'operatività in sicurezza del trasporto passi innanzi tutto attraverso il rispetto di regole che devono essere osservate non solo dai soggetti dirette parti del contratto di trasporto, ma da tutti i soggetti comunque interessati alle (e coinvolti nelle) operazioni di trasporto, traspaiono con tutta evidenza dal disposto del comma 7 bis.

La norma prevede che «quando dalla violazione di disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, derivino la morte di persone o lesioni personali

gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria C o C+E, è disposta la verifica, presso il vettore, il committente, nonché il caricatore e il proprietario della merce oggetto del trasporto, del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale previste dal presente articolo e dall'articolo 83 bis del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni».

Il rigore della disposizione appare di tutta evidenza dal momento che dall'accadimento di un sinistro stradale di particolare gravità e da cui siano conseguite la morte o delle lesioni gravi o gravissime, cagionato da un veicolo per la cui guida è richiesto il possesso di patente di guida di categoria C o C+E, scatta automaticamente una verifica, presso tutti i soggetti della filiera, del rispetto delle regole in tema di sicurezza della circolazione stradale (regole in tema di sagoma limite, massa limite, limiti di velocità, sistemazione del carico sui veicoli, durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e di cose) e delle regole di cui all'art. 83 bis.

Dal contenuto della norma emerge in modo del tutto evidente la stretta correlazione tra regolare esercizio dell'autotrasporto e sicurezza della circolazione stradale, sicurezza che, per potere essere garantita, non soltanto necessita del rispetto della normativa tecnica individuata dalle norme dettate dal Codice della strada sulla sicurezza stradale, ma necessita dell'adozione di forme di tutela a favore dell'impresa di autotrasporto che possano garantire una operatività in sicurezza delle prestazioni di trasporto anche attraverso la determinazione di corrispettivi e di tempistiche di pagamento che possano garantire il sicuro rispetto di parametri di sicurezza.

Il richiamo al (e la verifica del) rispetto dell'art. 83 bis (che, non a caso, individua i parametri tariffari e le tempistiche di pagamento quali imprescindibili elementi per «garantire la tutela della sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi» - così, testualmente, la parte iniziale del novellato comma 4 dell'art. 83 bis -) è aspetto assai significativo in quanto viene dato decisivo corpo e rilievo alla considerazione che gli interessi che presiedono alla regolamentazione dei rapporti economici tra le parti, anche se non possono in alcun modo prevalere (il che è del tutto logico) sugli interessi pubblici connessi alla sicurezza della circolazione stradale, possono in ogni caso costituire un sicuro indice per valutare, attraverso un sistema di controlli e verifiche, l'eventuale coinvolgimento, sia

... Nessun dubbio che l'esito di una verifica negativa in ordine al rispetto dei parametri normativamente fissati circa la determinazione dei corrispettivi e le modalità del loro pagamento, potrà portare all'accertamento di gravi responsabilità in capo al committente ed al vettore...

a livello civile che a livello penale, dei principali protagonisti delle operazioni di trasporto (committente e vettore).

Il sistema di verifica e di controllo in tale modo introdotto, oltre a porsi in sintonia con i generali principi ispiratori l'impianto normativo del decreto legislativo n. 286/2005, largamente improntato a garantire una operatività in sicurezza del trasporto ed il rispetto delle fondamentali regole che presiedono

alla sicurezza della circolazione stradale, costituisce, a nostro avviso, la reale garanzia del rispetto delle norme sui costi minimi e sui termini di pagamento. Nessun dubbio infatti che l'esito di una verifica negativa in ordine al rispetto dei parametri normativamente fissati circa la determinazione dei corrispettivi e le modalità del loro pagamento, potrà portare all'accertamento di gravi responsabilità in capo al committente ed al vettore.

5. LE REGOLE IN TEMA DI IMBALLAGGI E UNITÀ DI MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI TRASPORTATE

La norma relativa agli imballaggi ed alle altre unità di movimentazione delle merci trasportate sono contenute nell'art. 11 bis del decreto legislativo n. 286/2005. Essa introduce una irresponsabilità del vettore nel senso che questi, nel caso in cui la merce da trasportare gli sia stata affidata imballata o sia stata stivata su apposite unità per la sua movimentazione, al termine delle operazioni di trasporto, non ha alcun obbligo di gestione degli imballaggi e, non essendo tenuto alla loro restituzione o alla restituzione delle altre unità di movimentazione, non può essere ritenuto responsabile in caso di una loro mancata restituzione.

Neppure se il committente ed il destinatario si sono accordati per la restituzione degli imballaggi o delle altre unità di movimentazione, il vettore può essere ritenuto responsabile per il rifiuto da parte del destinatario di restituire unità di movimentazione di numero o di qualità inferiore rispetto a quelle con cui è stato effettuato il trasporto, ed ha comunque diritto ad un compenso per ogni prestazione accessoria eseguita.

Al fine poi di poter contrastare in modo efficace il mercato nero relativo al commercio delle unità di movimentazione che si è andato costantemente sviluppando negli ultimi tempi, la norma ha introdotto delle regole chiare nei confronti di quei soggetti che intendano curarne l'attività di commercializzazione.

In tale ottica, il comma 3 dell'art. 11 bis ha previsto che «l'esercizio dell'attività di commercio delle unità di movimentazione usate è consentito sulla base di apposita licenza rilasciata dalla questura competente per territorio. Il titolare della licenza è tenuto ad indicare giornalmente su registro vidimato dalla questura, quantità e tipologia delle unità di movimentazione cedute o acquistate, nonché i dati identificativi dei soggetti cedenti e cessionari».

Contrariamente alle altre previsioni, la norma in esame, peraltro già entrata in vigore a fare data dal 12 agosto 2010, non è assistita dal carattere della indelegabilità.

Il legislatore ha semplicemente introdotto una pre-

sunzione di irresponsabilità del vettore per la gestione degli imballaggi e delle altre unità di movimentazione delle merci trasportate, che può essere vinta con patteggiamenti contenute nel contratto di trasporto stipulato in forma scritta.

Conseguentemente, le modalità di gestione delle unità di movimentazione delle merci trasportate, nonché la eventuale responsabilità del vettore per la mancata riconsegna delle stesse, per la riconsegna di unità danneggiate, o per la riconsegna di unità di movimentazione qualitativamente diverse da quelle da lui prese in consegna ed impiegate per la esecuzione dei servizi di trasporto, potranno essere oggetto di espressi accordi tra committente e vettore, e regolamentati liberamente dalle parti del contratto di trasporto nell'ambito dello stesso.

Il legislatore ha così introdotto una forma di tutela per l'impresa di autotrasporto che non può più essere, se non a seguito di un suo consenso liberamente manifestato, ritenuta responsabile per la esecuzione di operazioni accessorie all'attività di trasferimento delle merci oggetto del contratto di trasporto, quali la gestione degli imballaggi e delle altre unità di movimentazione.

La scelta legislativa di connotare la norma in questione del requisito di una generalizzata derogabilità, anche a prescindere dal ricorso alla stipulazione di accordi volontari di settore, mostra peraltro evidenti limiti ove si consideri che, dovendosi senza dubbio fare rientrare tra le unità di movimentazione i *containers*, il cui loro elevato costo economico rispetto alle altre forme di imballaggio delle merci è di tutta evidenza, non è escluso che, nella prassi dei traffici, potranno verificarsi pressanti sollecitazioni da parte della committenza al fine di regolamentare, in modo chiaro e preciso, le modalità di gestione dei contenitori, stabilendo preventivamente, attraverso l'inserimento nel contratto di apposite clausole, il compenso dovuto al vettore, nonché il regime della sua responsabilità nel caso di un loro danneggiamento o di una loro mancata riconsegna.



6. L'OBBLIGO DEL VETTORE DI FORNIRE AL COMMITTENTE L'ATTESTAZIONE RILASCIATA DAI COMPETENTI ENTI IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ DEL VERSAMENTO DEI CONTRIBUTI ASSICURATIVI E PREVIDENZIALI DEI PROPRI DIPENDENTI

Il comma 4 *quinquies* dell'art. 83 bis prevede che «all'atto della conclusione del contratto, il vettore è tenuto a fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali».

Non v'è dubbio che una tale disposizione obbedisce alla preoccupazione di ritenere quanto mai necessaria la individuazione, da parte del committente, nella scelta dell'impresa di autotrasporto, di soggetti che, dimostrando di essere in regola, oltre che da un punto di vista amministrativo circa il corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, anche sotto il profilo della regolarità contributiva, possano fornire la garanzia di operare in sicurezza e di potere garantire il conseguimento dei maggiori livelli possibili di sicurezza della circolazione stradale.

La previsione, che prescrive un tale obbligo, al momento della conclusione del contratto di trasporto (ma forse sarebbe stato più opportuno estendere l'obbligo periodicamente durante tutto il periodo di vigenza del contratto) va, a nostro avviso, in tale senso.

Proprio perché concepita per rispondere alla finalità di volere assicurare il conseguimento di quell'interesse pubblico inscindibilmente legato ad una operatività in sicurezza delle prestazioni di trasferimento delle merci su strada, la norma non va letta come l'adozione di un mezzo di tutela offerto al committente per potere evitare la sua responsabilità solidale ai sensi dell'art. 29 del decreto legislativo n. 276/2003. Lettura che potrebbe fare pensare ad una equiparazione, ai fini dell'esistenza di una tale responsabilità solidale del committente per il mancato pagamento dei trattamenti retributivi e dei contributi previdenziali dovuti ai dipendenti dell'appaltatore, del contratto di trasporto al contratto di appalto. Ma una tale interpretazione non appare convincente per un duplice ordine di motivi.

In primo luogo, perché la norma in esame non può essere interpretata al di fuori del generale contesto normativo in cui si colloca, contesto in cui è palpabile la ricerca della tutela di un interesse pubblico che il legislatore riconosce

esistente nel settore dei trasporti in generale, e dell'autotrasporto di merci in particolare, considerata l'assoluta prevalenza di tale modalità nel panorama dei traffici, in cui le ragioni della collettività debbono prevalere su quelle dei singoli. La stessa collocazione topografica della previsione in oggetto nell'ambito di norme finalizzate a garantire la tutela della sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi (non a caso, il comma 4 *quinquies* segue immediatamente le previsioni inerenti i costi minimi di esercizio ed i termini di pagamento) è assai significativa dell'intendimento che ha portato il legislatore alla sua formulazione.

In secondo e decisivo luogo, perché contratto di trasporto e contratto di appalto sono due distinti negozi tipici e regolamentati da normative diverse. Le particolari regole introdotte per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, in forza delle quali l'accesso alla professione di autotrasportatore è subordinato al possesso di requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e capacità professionale, nonché quelle riferibili alla più recente normativa, evidenziano la completa autonomia, sotto il profilo della disciplina applicabile, del tipo contrattuale trasporto rispetto ad altre fattispecie contrattuali che abbiano ad oggetto il compimento di servizi.

Partendo da una tale considerazione, ci pare di potere affermare che laddove il legislatore abbia introdotto delle previsioni normative riferibili al contratto di appalto disciplinato ai sensi dell'art. 1655 C.C., tali previsioni non siano suscettibili di automatica estensione al diverso tipo contrattuale trasporto. A maggior ragione un tale principio deve ritenersi valido nella misura in cui le regole introdotte specificamente per il contratto di appalto (previsione che il committente è obbligato in solido con l'appaltatore a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi e i contributi previdenziali dovuti in base all'art. 29 del decreto legislativo n. 276/2003) abbiano carattere eccezionale (e non v'è dubbio che una tale previsione abbia tale natura e carattere), in quanto prevedano evidenti deroghe ai principi generali, non potendo, ai sensi del disposto dell'art. 14 disp. prel. trovare applicazione oltre i casi considerati dalla stessa norma.

7. LA COSIDDETTA AZIONE DIRETTA DEL VETTORE ED IL REGIME DI RESPONSABILITÀ SOLIDALE

La finalità della norma, introdotta dal nuovo art. 7 *ter* del decreto legislativo n. 286/2005 è duplice. Da un lato, garantire il pagamento del corrispettivo delle prestazioni di trasporto eseguite dal vettore finale; dall'altro limitare il ricorso al sub-trasporto.

La regola introdotta dalla citata disposizione, che peraltro entrerà in vigore solo a fare data dal 12 agosto 2011, prevede che «il vettore di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta ob-

... Per non essere del tutto vanificato il principio della responsabilità solidale previsto dalla norma, e perché un tale principio possa rendere effettivo un coinvolgimento del mittente iniziale del trasporto, si renderebbe necessario il ricorso ad un unico contratto di sub-trasporto.

bligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione che non sia basata su accordi volontari di settore».

Ciò sta a significare che, nel caso in cui all'operazione di trasporto collaborino più vettori (fattispecie questa particolarmente frequente nella pratica dei traffici in cui, assai di sovente, si è in presenza di contratti di trasporto con sub-trasporto), l'originario mittente potrà essere oggetto delle pretese economiche del sub-vettore il quale, nel caso in cui non venga pagato dal primo vettore e suo diretto contraente, potrà rivolgersi al mittente per ottenere il pagamento delle prestazioni di trasporto da lui svolte nei confronti del primo vettore e sua parte contrattuale.

Se la norma, nell'ottica di tutelare in ogni caso il vettore che esegue la prestazione di trasporto, sia esso anche un sub-vettore di quinto grado, può avere una sua logica, non di meno vi è da sottolineare l'esistenza di taluni profili di criticità.

Tale criticità non deriva tanto dalla considerazione e dal fatto che l'originario mittente può risultare penalizzato dal momento che potrà essere coinvolto in richieste di pagamento di corrispettivi da parte di imprese di autotrasporto da lui non scelte e, probabilmente, a lui del tutto sconosciute al momento in cui ha stipulato il contratto di trasporto (ma uno stesso meccanismo di coinvolgimento del mittente può desumersi dalla lettura del combinato disposto del comma 2 dell'art.

7 e del comma 3 dell'art. 12 del decreto legislativo n. 286/2005, dal momento che, in base a tali disposizioni, il mittente deve accertarsi del legittimo esercizio dell'attività di autotrasporto da parte del vettore che esegue materialmente la relativa prestazione anche se questi non è il proprio contraente, rispondendo dell'affidamento dei servizi di trasporto ad un tale vettore ove questi sia sprovvisto del necessario titolo abilitativo, ovvero operi violando le condizioni ed i limiti nello stesso prescritti), quanto piuttosto dal fatto che, in presenza di più sub-vettori, non sempre potrà essere facile, da parte dell'ultimo vettore, individuare quei soggetti a loro volta incaricati dei servizi di trasporto che lo hanno preceduto, con particolare riferimento al mittente originario.

In realtà, per non essere limitato o del tutto vanificato il principio della responsabilità solidale previsto dalla norma, e perché un tale principio possa rendere effettivo un coinvolgimento del mittente iniziale del trasporto, si renderebbe necessario il ricorso ad un unico contratto di sub-trasporto. Ciò in quanto l'annotazione degli estremi dell'esecutore materiale della prestazione di trasporto riportati nella scheda di trasporto, compilata dal mittente originario, ad opera del vettore contrattuale, renderebbe per il vettore di fatto, assai agevole la identificazione del mittente obbligato in solido.

Vero che il mittente potrà escludere pattiziamente il ricorso alla sub-vezione attraverso la previsione di una apposita clausola contrattuale che vieti espressamente l'affidamento dell'esecuzione dei servizi di trasporto oggetto del contratto a vettori diversi dal vettore contrattuale e così evitare la sua responsabilità solidale, ma assai difficilmente il vettore acconsentirà all'apposizione di una siffatta clausola in quanto non vorrà essere vincolato all'esecuzione delle prestazioni di trasporto unicamente con i propri mezzi.

8. LA DISCIPLINA DEI TEMPI DI ATTESA PER IL CARICO E LO SCARICO DELLE MERCI

Il nuovo art. 6 bis del decreto legislativo n. 286/2005 contiene la disciplina dei tempi di attesa per il carico e lo scarico delle merci.

La norma, che potrà ritenersi operativa solo nel momento in cui verrà emanato il decreto dirigenziale previsto al comma 5 (detto comma stabilisce infatti che «con decreto dirigenziale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono stabilite le modalità applicative delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 4, con particolare riguardo alla definizione della decorrenza dei tempi di franchigia in relazione alle diverse tipologie dei luoghi di carico e scarico, nonché alle modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli a tali luoghi»)

prevede, a favore del vettore, un indennizzo, nel caso in cui questi debba effettuare eccessive soste in attesa delle operazioni di carico e di scarico della merce.

La disposizione ha una sua precisa logica in quanto risponde all'esigenza di non penalizzare l'impresa di autotrasporto in tutti quei casi in cui una prolungata sosta del mezzo prima di potere iniziare le operazioni di carico o di scarico delle merci, ne impedisca l'utilizzo, con conseguente evidente pregiudizio per l'impresa stessa.

Al fine di contemperare le opposte esigenze, quelle della committenza di non vedersi addossati dei costi per soste non imputabili a propri comportamenti, e quelle dei vettori di vedersi riconosciuto un indennizzo per soste



che si prolunghino oltre un ragionevole termine, il legislatore ha previsto un periodo di franchigia da calcolarsi dal momento dell'arrivo del vettore nel luogo previsto per il carico o per lo scarico della merce.

Il periodo di franchigia opera, né potrebbe ragionevolmente essere diversamente, sia nel caso in cui le parti abbiano stipulato il contratto di trasporto in forma scritta, sia nel caso in cui il contratto non sia stato stipulato in forma scritta. Con una non piccola differenza in ordine alla sua durata.

Se infatti il contratto di trasporto è stato stipulato in forma scritta, il periodo di franchigia connesso all'attesa dei veicoli per potere effettuare le operazioni di carico e di scarico delle merci, periodo che deve essere obbligatoriamente indicato nel contratto, non può essere superiore alle due ore di attesa per il carico ed alle due ore di attesa per lo scarico.

Nel caso, viceversa, in cui le parti abbiano stipulato il contratto di trasporto non in forma scritta, il periodo di franchigia non può essere, nel complesso, superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico delle merci.

Questo diverso termine di durata, in relazione alle diverse modalità di forma adottate dalle parti per la stipulazione del contratto di trasporto, emerge chiaramente dall'utilizzo dell'avverbio «complessivamente» nel contesto del comma 4 dell'articolo in questione, dedicato ai contratti non stipulati in forma scritta, comma che, peraltro, per ciò che concerne la decorrenza del periodo di franchigia, la previsione dell'indennizzo e le sue modalità di corresponsione, rimanda alle previsioni dettate dai precedenti commi 1, 2 e 3 per i contratti stipulati in forma scritta.

Detto rimando sta chiaramente a significare che, indipendentemente dalla forma adottata dalle parti per la stipulazione del contratto, il mittente è obbligato a fornire al vettore indicazioni scritte circa il luogo e l'orario in cui è previsto l'inizio delle operazioni di carico o di scarico delle merci, nonché le modalità di accesso dei

veicoli ai punti di carico o di scarico.

Nel caso in cui venga superato il periodo di franchigia, il committente è obbligato a corrispondere al vettore un indennizzo che è dovuto per ogni ora o frazione di ora ed è commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo come risulteranno definiti in sede di Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'art. 6, comma 1, lett. g) del decreto legislativo n. 284/2005. In ogni caso è concesso al mittente «il diritto di esercitare l'azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile». Ciò sta a significare che il mittente, ove fornisca la prova che il superamento del periodo di franchigia è dovuto a fatto del destinatario, o anche a fatto del vettore nel caso in cui questi non si sia attenuto alle istruzioni fornitegli dal mittente circa i luoghi e l'orario di presentazione ai punti di carico o di scarico delle merci per l'inizio di dette operazioni, potrà recuperare dal destinatario quanto pagato al vettore, o astenersi dall'indennizzare quest'ultimo.

È evidente che il periodo di franchigia connesso all'attesa dei veicoli per potere effettuare le operazioni di carico e di scarico, non può comprendere anche il periodo di tempo necessario per lo svolgimento materiale di tali operazioni.

Tale ultimo periodo di tempo la cui indicazione, come noto, costituisce elemento essenziale per potere ritenere il contratto di trasporto stipulato in forma scritta, riguarda infatti un'operazione accessoria alla prestazione di trasporto, del tutto distinta dai periodi di sosta che possono precedere (e normalmente precedono) l'esecuzione di tale operazione.

Anche questa disciplina, come in larga misura le altre norme introdotte dalla legge in esame, può essere diversamente regolamentata nel caso in cui le rappresentanze dei vettori e della committenza pervengano alla stipulazione di un accordo volontario di settore. In tale caso non v'è alcun dubbio sul fatto che la relativa regolamentazione possa essere di immediata applicazione ed operatività.

9. I CORRISPETTIVI DEI SERVIZI DI TRASPORTO. I COSIDDETTI «COSTI MINIMI DI ESERCIZIO»

L'aspetto relativo alle modalità di determinazione dei corrispettivi dei servizi di trasporto rappresenta indubbiamente il profilo più stimolante e più qualificante della nuova normativa.

E ciò non solamente perché sulle problematiche collegate agli aspetti tariffari più aspro è stato il confronto fra la committenza e le imprese di autotrasporto, ma anche e soprattutto per il fatto che le nuove regole introdotte hanno radicalmente rovesciato il previgente principio di una sostanziale libertà negoziale delle

parti in ordine alla determinazione dei corrispettivi dei servizi di trasporto in presenza di contratti stipulati in forma scritta.

Il comma 4 dell'art. 83 bis è stato sostituito da quattro commi (4, 4 bis, 4 ter, 4 quater e 4 quinquies - su quest'ultimo peraltro abbiamo già riferito -) che introducono il (contestato) principio della estensione dell'applicazione, anche ai contratti stipulati in forma scritta, di costi minimi di esercizio (o parametri oggi applicabili unicamente ai contratti di trasporto non stipulati in for-

... non può non apparire evidente lo stridente contrasto tra la dichiarata finalità sottesa all'introduzione dei «costi minimi di esercizio» anche per i contratti di trasporto stipulati in forma scritta ed il meccanismo di determinazione di detti costi minimi rimessa ad accordi di diritto privato...

ma scritta), intesi come base da cui partire per il calcolo del corrispettivo che il mittente deve riconoscere al vettore per la esecuzione delle prestazioni di trasporto.

L'articolato sistema introdotto dalle nuove regole, impone una compiuta e dettagliata trattazione dei singoli punti.

Il comma 4 esordisce con la previsione che, «al fine di garantire la tutela della sicurezza della circolazione stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi», nel contratto di trasporto stipulato in forma scritta, l'importo del corrispettivo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti. Tali costi minimi, prosegue la norma, sono individuati, in prima battuta, nell'ambito degli accordi volontari di settore, conclusi tra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica di cui al comma 16 dello stesso art. 83 bis, e le organizzazioni associative della committenza.

La formulazione della norma si presta a taluni rilievi critici, in realtà, più di forma che di sostanza.

In primo luogo, non può non apparire evidente lo stridente contrasto tra la dichiarata finalità sottesa all'introduzione dei «costi minimi di esercizio» anche per i contratti di trasporto stipulati in forma scritta (quella di potere garantire la tutela della sicurezza della circolazione stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi) ed il meccanismo di determinazione di detti costi minimi rimessa ad accordi di diritto privato, seppure di rango superiore rispetto a quelli tra singole imprese, in quanto negoziati tra le rappresentanze associative della committenza e delle imprese di autotrasporto.

Sotto tale profilo, la locuzione legislativa usata, ed in base alla quale, i costi minimi di esercizio devono in ogni caso «garantire il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti», appare una formula che ha una valenza puramente formale, in quanto non è stato introdotto alcun meccanismo di controllo in ordine alla congruità del costo minimo risultante dagli accordi di settore rispetto all'osservanza delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale.

Non solo, ma che la volontà delle parti possa, nella determinazione del corrispettivo dei servizi di trasporto, essere del tutto svincolata dal (e dunque non tenere in alcun conto il) rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti, è del tutto evidente ove si consideri che gli stessi accordi di settore potranno prevedere che le prestazioni oggetto del contratto di trasporto tra le singole imprese committenti e di autotrasporto rappresentate dalle organizzazioni associative firmatarie di quegli accordi, abbiano una durata

e quantità garantite, talché a seguito dell'inserimento nei singoli contratti di trasporto di clausole che prevedano una determinata durata garantita di vigenza del contratto ed una garanzia di un determinato quantitativo di merce trasportata, le parti potranno determinare il corrispettivo del trasporto anche in misura minore rispetto ai costi minimi fissati nell'accordo volontario di riferimento, e potranno inserire, nello stesso contratto di trasporto, clausole derogatorie delle disposizioni di cui all'art. 7, comma 3, del d.lg. n. 286/2005 e di cui all'art. 7 bis della stessa disposizione legislativa, nonché delle disposizioni in tema di azione diretta di cui già abbiamo fatto ampio cenno sopra.

Se dunque, la previsione contrattuale di una determinata durata del rapporto e la garanzia di un quantitativo di merce trasportata, ha come conseguenza una assoluta libertà delle parti di determinare i corrispettivi dei servizi di trasporto, la possibilità di prevedere deroghe alle disposizioni sulla scheda di trasporto (la cui disciplina è stata dichiaratamente introdotta «al fine di conseguire maggiori livelli di sicurezza stradale e favorire le verifiche sul corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi»), ed alle disposizioni dettate dall'art. 7, comma 3, del decreto legislativo n. 286/2005 (anch'esso finalizzato a controllare, e pertanto a garantire, l'osservanza delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale), non vi può essere dubbio alcuno sul fatto che la volontà del legislatore non sia stata quella (o non sia stata solo quella) di privilegiare l'operatività in sicurezza del trasporto e l'osservanza delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale in quanto ritenuti elementi imprescindibili per un corretto svolgimento dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, quanto, piuttosto, quella di privilegiare il ricorso all'istituto dell'accordo volontario di settore, ritenuto lo strumento indispensabile e la sola via praticabile per potere pervenire ad un riequilibrio delle posizioni contrattuali e ad un contemperamento degli opposti interessi delle imprese committenti e delle imprese vettrici.

Se, in sintesi, il legislatore, seppure a determinate condizioni, ha dato alle parti la facoltà di potere derogare a disposizioni ed istituti dichiaratamente concepiti per garantire la tutela della sicurezza della circolazione stradale, la regolarità del mercato dell'autotrasporto e per favorire le verifiche sul corretto esercizio dell'attività di autotrasporto e, dunque, ha permesso che interessi privati possano prevalere su interessi pubblici e della collettività, tutto ciò può essere logicamente e giuridicamente sostenibile unicamente nella misura in cui il meccanismo di quelle eventuali deroghe sia stato concepito ed introdotto per potere pervenire, attraverso una convergenza della volontà delle parti



su importanti e determinanti aspetti del rapporto contrattuale, ad un complessivo riequilibrio delle posizioni contrattuali, anch'esso fondamentale per garantire un corretto esercizio dell'attività di autotrasporto.

Ecco allora che quello stridente contrasto sopra menzionato, in realtà, non è tale, perché è proprio e soprattutto il riequilibrio delle opposte (e spesso confliggenti) posizioni delle parti, perseguibile attraverso una approfondita contrattazione, ed il raggiungimento di soluzioni contrattuali su profili ed aspetti che offrano ad entrambe adeguate forme di tutela, gli aspetti che costituiscono un idoneo strumento per potere garantire un corretto esercizio dell'attività di autotrasporto e, in ultima analisi, la operatività in sicurezza del trasporto e la sicurezza della circolazione stradale.

Il delineato sistema prevede pertanto che entro nove mesi a fare data dal 12 agosto 2010, possono essere definiti i costi minimi nell'ambito di accordi volontari di settore. La circostanza che detti costi minimi siano determinati per lo specifico settore merceologico regolato dall'accordo, comporta che potranno essere determinati costi minimi diversi per ciascun accordo.

Nel caso in cui non vengano stipulati gli accordi volontari entro il termine di nove mesi a fare data dal 12 agosto 2010, entro i successivi trenta giorni decorrenti da tale data, l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto dovrà determinare i costi minimi, costi minimi che vincoleranno le parti le cui rappresentanze associative non abbiano stipulato i predetti accordi volontari.

Ove poi, entro il termine previsto, l'Osservatorio non provveda a determinare i costi minimi, troveranno applicazione i parametri già previsti per i contratti di trasporto non stipulati in forma scritta, sulla base ai commi 6 e 7 dell'art. 83 bis (costo medio del carburante per chilometro di percorrenza, con riferimento alle diverse tipologie di veicoli, e relativa incidenza sui costi di esercizio).

In sostanza, in mancanza della determinazione dei costi secondo i meccanismi sopra evidenziati, a partire dal decimo mese dall'entrata in vigore della nuova normativa, per tutti i contratti, indipendentemente dalla loro forma, e per tutti i settori merceologici non regolati da accordi, saranno applicabili le tabelle elaborate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 10 dell'art. 83 bis, che, in attesa delle determinazioni dell'Osservatorio sul punto, dovrebbero fornire i parametri per chilometro/veicolo del costo del carburante e l'incidenza sui costi di esercizio.

La previsione che anche ai contratti stipulati in forma scritta debbano applicarsi le regole di cui ai commi 6 e 7 dell'art. 83 bis, comporta che, anche in relazione a tali contratti, la fattura emessa dal vettore dovrà evidenziare la parte del corrispettivo dovuto dal mittente,

corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per la esecuzione delle prestazioni di trasporto, calcolata secondo il meccanismo ivi previsto.

Se, come appare ragionevole, la norma introduce uno specifico obbligo a carico del vettore di riportare nella fattura la voce del costo del carburante (anche se la norma testualmente recita «evidenzia» e non «deve evidenziare») la mancata esposizione in fattura di tale voce di costo, assoggetterà il vettore a quelle pesanti sanzioni previste dal comma 14 dell'art. 83 bis (esclusione fino a sei mesi dalla procedura per l'affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi, nonché esclusione per un periodo di un anno dai benefici fiscali, finanziari e previdenziali di ogni tipo previsti dalla legge).

Analoga sanzione non potrà, a nostro avviso, essere applicata anche al committente destinatario di una fattura priva della voce relativa al costo del carburante.

Innanzitutto per la ragione che la specificazione del costo del carburante è stata prevista dalla norma «ai soli fini civilistici ed amministrativi», e non già a fini fiscali; in secondo luogo per il motivo che il mittente è già assoggettato alle medesime sanzioni ove venga determinato un corrispettivo, per la parte diversa dal costo del carburante, non in linea con i parametri previsti dal comma 7 dell'art. 83 bis.

La soluzione prospettata sembra la più ragionevole ed in linea con le stesse previsioni di cui al comma 7 (la cui violazione comporta quelle stesse pesanti sanzioni) che impongono al mittente il preciso obbligo di determinare (e di pagare) al vettore la parte del corrispettivo diversa da quella riferibile al costo del carburante in base ai parametri normativamente previsti.

Il nuovo comma 4 ter stabilisce che, nel caso in cui nella fattura emessa dal vettore venga esposto un corrispettivo di importo inferiore a quanto previsto nel comma 4 o, in alternativa, nel comma 4 bis, il vettore può agire nei confronti del mittente per il recupero della differenza. La relativa azione si prescrive entro il termine di un anno, decorrente dal giorno del completamento della prestazione di trasporto.

L'inciso contenuto nello stesso comma 4 ter «salvo diverse pattuizioni fondate su accordi volontari, conclusi ai sensi del comma 4», deve essere ragionevolmente interpretato nel senso che la eventuale diversa pattuizione possa riguardare non soltanto la decorrenza del termine prescrizione, ma anche la durata del termine stesso.

Viene così ripristinato un sistema di diversificazione del termine prescrizione per il recupero di eventuali differenze, a seconda della forma adottata dalle parti per la stipulazione del contratto di trasporto, che vede l'adozione di un diverso meccanismo processuale, non potendosi estendere anche alle azioni volte al recupe-

... il ricorso e la sperimentazione dell'istituto dell'accordo volontario di settore può costituire un utile e proficuo banco di prova per l'adozione di soluzioni nuove che possano portare a scelte contrattuali nella prospettiva di introdurre forme di tutela delle reciproche posizioni delle parti...

ro delle eventuali differenze dovute dal mittente e maturate dal vettore a seguito di prestazioni di trasporto svolte in esecuzione di un contratto stipulato in forma scritta, il ricorso al procedimento monitorio previsto dal comma 9 dell'art. 83 bis.

Anche con l'entrata in vigore delle nuove norme, permane la possibilità di una libera determinazione del corrispettivo dei servizi di trasporto, ma tale libertà negoziale (ancora attualmente prevista solamente per i contratti stipulati in forma scritta) viene limitata dalla nuova disciplina unicamente alle prestazioni di trasporto che si sviluppino su percorrenze giornaliere entro i cento chilometri, salvo (anche in questo caso) diverse pattuizioni

fondate su accordi volontari di settore che potrebbero ampliare o ridurre un tale limite di percorrenza.

Può conclusivamente affermarsi che, salvo che nel frattempo non vengano stipulati degli accordi volontari di settore che provvedano a definire i costi minimi relativi allo specifico ambito merceologico, o non vengano determinati dall'Osservatorio costi minimi validi in linea generale per tutte le tipologie di trasporto, per i dieci mesi successivi all'entrata in vigore della nuova normativa (e cioè a tutto il 12 maggio 2011) limitata ai contratti di trasporto stipulati in forma scritta, permane la piena libertà negoziale in ordine alla determinazione dei corrispettivi dei servizi di trasporto.

10. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE. LA VALUTAZIONE COMPLESSIVA DEL PROVVEDIMENTO

La lunga indagine che ha consentito di evidenziare in maniera sufficientemente precisa quei fondamentali tratti distintivi della nuova normativa, può consentire la formulazione di un giudizio circa gli effetti che la stessa è destinata a produrre sulle posizioni soggettive della committenza utente dei servizi di autotrasporto e delle imprese produttrici tali servizi.

La ricerca di un equo temperamento dell'interesse degli autotrasportatori con l'interesse delle imprese utenti, l'esigenza della ricerca di una salvaguardia delle posizioni dei primi, attraverso il bilanciamento dei contrapposti interessi, l'evidenziazione del ruolo determinante dell'istituto dell'«accordo volontario di settore» costituiscono a nostro avviso la struttura portante del ragionamento del legislatore che ha portato alla stesura della norma. La presa d'atto di quell'irragionevole alterazione di un equilibrato componimento degli interessi della committenza con quelli dell'impresa di autotrasporto, conseguente ad una posizione di estrema debolezza della seconda nei rapporti con la prima, che ha portato anche a posizioni e situazioni confliggenti con la stessa operatività in sicurezza del trasporto, e la ricerca di formule e strumenti mirati ad evitare (o quanto meno, a ridurre) quell'irragionevole alterazione, ci pare costituisca uno degli aspetti più apprezzabili del provvedimento.

In realtà, a ben riflettere, la linea seguita non pare improntata ad una mera protezione corporativa di determinate categorie economiche (sempre peraltro portata avanti con i toni civili della discussione), bensì alla ricerca di quell'equo temperamento delle esigenze di produttore e fruitore del servizio di autotrasporto in cui ben può concretizzarsi, del resto, una più diffusa tutela dell'interesse generale della collettività ad un maggior equilibrio del mercato e ad una accresciuta competitività delle imprese di autotrasporto,

senza pregiudizio delle contestuali finalità di garantire la sicurezza della circolazione stradale e l'operatività in sicurezza del trasporto.

E che il lodevole (e proficuo per l'intero comparto) fine di pervenire ad un giusto equilibrio delle posizioni di committenza ed imprese di autotrasporto sia stato l'obiettivo prioritario del legislatore (non va sottaciuto né dimenticato che il raggiungimento di un equilibrio in tale senso è condizione essenziale per garantire la regolarità del mercato dell'autotrasporto e la sicurezza della circolazione stradale) resta indiscutibilmente dimostrato dalla scelta di lasciare, in ultima analisi, sempre alle parti la possibilità di regolamentare i loro rapporti. L'aver coniugato, nei profili più caratterizzanti la normativa, la sua inderogabilità, e perciò il fatto di poterne salvaguardare l'applicabilità nei rapporti tra singolo produttore e singolo fruitore del servizio di autotrasporto, con la possibilità di ampie deroghe solo laddove esse costituiscano l'espressione di una volontà negoziale espressa ad un più elevato livello di contrattazione tra rappresentanze associative delle parti contrapposte, è operazione assai intelligente e lungimirante.

In tale ottica il ricorso e la sperimentazione dell'istituto dell'accordo volontario di settore può costituire un utile e proficuo banco di prova per l'adozione di soluzioni nuove che possano portare a scelte contrattuali nella prospettiva di introdurre forme di tutela delle reciproche posizioni delle parti, pur nel dovuto rispetto di quegli interessi pubblici e generali strettamente connessi all'esercizio delle prestazioni di autotrasporto di merci.

Maurizio Riguzzi
Università degli Studi di Verona