

Bologna

Via del Monte, 10

Milano

Via U. Visconti di Modrone, 6

Palermo

Via Principe di Villafranca, 50

Ravenna

Via Ponte Marino, 10

Rimini

Via Tripoli, 17

Roma

Via della Scrofa, 64

Trieste

Via San Nicolò, 19

Verona

Via S. Maria in Chiavica, 3
ufficio di Legnago: Via De Massari, 44

Shanghai

Changle Road 989, 20 piano,
suite 2008-2009

Sede di Milano

Via U. Visconti di Modrone, 6
20122 Milano
Tel. 0239680538 - Fax 02763034299
michele.borlasca@studiozunarelli.com
Partita Iva 05636020967

Prof. Avv. Stefano Zunarelli
Ordinario nell'Università di Bologna
Prof. Avv. Massimo Campailla
Associato nell'Università di Chieti-Pescara
Avv. Alberto Pasino
Avv. Silvia Santi
Avv. Franco Fiorenza
Avv. Alessandra Giordano
Avv. Giampaolo Naronte

Avv. Michele Borlasca
Avv. Simone Cantarini
Avv. Andrea Giardini
Avv. Barbara Michini
Avv. Alberto Pullini

Avv. Lorenzo Ascanio
Avv. Antonio Aurilio
Avv. Isabella Capriotti
Avv. Vincenzo Cellamare
Avv. Alessio Claroni
Avv. Federica Romana Fantuzzi
Avv. Giampaolo Ghini
Avv. Aurora Granara
Avv. Francesca Greblo
Avv. Elena Illica Magrini
Avv. Paolo Malaguti
Avv. Carlo Margiotta
Avv. Sara Paganelli
Avv. Nicola Pascal
Avv. Carmelo Ricciardulli
Avv. Claudia Spriano

Dott. Francesco Boldrin
Dott.ssa Francesca Brugnone
Dott. Stefano Campogrande
Dott.ssa Luigia Di Girolamo
Dott.ssa Elena Fiorentini
Dott.ssa Sabrina Gao
Dott. Leonida Giunta
Dott.ssa Ji Huang
Dott.ssa Chiara Iannizzotto
Dott. Massimiliano Musi
Dott. Claudio Nanni
Dott.ssa Chiara Papadia
Dott. Antonio Salamone
Dott.ssa Elisabetta Sgattoni
Dott. Toufik Riccardo Shahine
Dott. Alessandro Vacca
Dott. Luigi Zunarelli

of counsel

Prof. Avv. Lorenzo del Federico
Ordinario nell'Università di Chieti-Pescara
Prof. Avv. Chiara Alvisi
Associato nell'Università di Bologna
Avv. Christian Califano
Avv. Paolo Greco

SEMINARIO CONFARTIGIANATO

La Spezia, 30 LUGLIO 2011

IL CONTRATTO DI TRASPORTO E I COSTI MINIMI DI ESERCIZIO DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

§ § * * * § §

I - Recenti novità normative nel settore dell'autotrasporto.

La Legge 4 agosto 2010, n. 127 (di conversione del D.L. 6 luglio 2010, n. 103), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 196 dell'11 agosto 2010, ha apportato innovative modifiche ed integrazioni all'impianto normativo vigente nel nostro ordinamento in materia di autotrasporto, attraverso disposizioni che, giova precisare sin da ora, non sono, tutte, di immediata vigenza.

La novella apporta alcune sostanziali modifiche ed integrazioni all'art. 83 bis del D.L. n. 112/2008 in materia di *"Tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi"*, nonché al D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 286, recante *"Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore"*.

Si illustrano brevemente di seguito le principali innovazioni apportate dal provvedimento in commento, analizzando in primo luogo le modifiche e/o integrazioni apportate all'art. 83 bis ed in secondo luogo quelle relative al D.Lgs. 286/2005.

1) MODIFICHE ED INTEGRAZIONI ALL'ART. 83 BIS DEL D.L. N. 112/2008

1.1. INTRODUZIONE DEI C.D. COSTI MINIMI DI SICUREZZA

Il decreto ha profondamente modificato il comma 4 del citato art. 83 bis, norma che rimetteva integralmente alla autonomia negoziale delle parti la determinazione di prezzi e condizioni del trasporto in presenza di contratto stipulato per iscritto.

Infatti, il nuovo testo del citato comma 4 prevede - al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi - che nel contratto di trasporto stipulato in forma scritta l'importo a favore del vettore debba essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio, che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti.

Per l'individuazione di tali costi minimi la norma rinviava "*ad accordi volontari di settore*", da stipularsi, tra le organizzazioni associative dei vettori e dei committenti, entro la data del 12.5.2011.

In caso di mancata stipulazione dei suddetti accordi volontari entro la data indicata, i costi minimi di esercizio avrebbero dovuto essere determinati dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto entro i successivi trenta giorni, pena l'applicazione anche ai contratti stipulati in forma scritta delle disposizioni previste dal comma 4 dell'art. 83 bis ai fini della determinazione del corrispettivo per i contratti di trasporto conclusi verbalmente.

A tali accordi di settore è inoltre riservata efficacia derogatoria alla disciplina in materia, laddove gli stessi prevedano "*contratti di trasporto di merci su strada di durata o quantità garantite*"; in tal caso, il novellato art. 83

bis comma 4, dispone che sarà *“possibile derogare alle disposizioni di cui al presente comma nonché alle previsioni di cui agli articoli 7, comma 3, e 7-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, ed alle disposizioni in materia di azione diretta.”*

Atteso che entro la data del 12 Giugno 2011 l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto non ha provveduto a determinare i costi minimi di esercizio, a decorrere dal 13 Giugno 2011 il corrispettivo pattuito tra le parti nell'ambito di un contratto concluso in forma scritta non può più essere inferiore nel suo ammontare ai c.d. costi minimi di esercizio.

1.2. TERMINE DI PRESCRIZIONE DELLE AZIONI TARIFFARIE NEI CONTRATTI CONCLUSI IN FORMA SCRITTA

Ai sensi del nuovo comma 4-ter, nel caso in cui dalla fattura risulti un corrispettivo inferiore a quanto previsto ai commi 4 e 4 bis, l'azione del vettore nei confronti del mittente per il pagamento della differenza tariffaria si prescrive entro il termine di un anno, decorrente dal giorno del completamento della prestazione di trasporto.

Tuttavia, gli accordi volontari di settore di cui al precedente comma 4 potranno prevedere un differente termine di prescrizione.

1.3. ESENZIONI

Il nuovo comma 4-quater prevede che nei contratti di trasporto stipulati per iscritto aventi ad oggetto prestazioni da effettuarsi entro il limite di 100 km giornalieri la determinazione del corrispettivo spettante al vettore è rimessa all'autonomia negoziale delle parti, salve le eventuali pattuizioni fondate sugli accordi volontari di settore.

1.4. ATTESTAZIONE DI REGOLARITÀ CONTRIBUTIVA

Il nuovo comma 4-quinquies prevede l'obbligo in capo al vettore di fornire al committente all'atto della conclusione del contratto un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali – di data non anteriore a 3 mesi – dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali

1.5. TERMINE DI PAGAMENTO DEL CORRISPETTIVO VETTORIALE

Ulteriore ambito di intervento della riforma riguarda il termine di pagamento del corrispettivo spettante al vettore.

A tal riguardo, la nuova formulazione del comma 12 prevede che il suddetto termine non possa 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 le operazioni di trasporto sono state eseguite.

Anche per quanto riguarda tali disposizioni, è prevista la possibilità di deroga da parte degli accordi volontari di settore.

1.6. SANZIONI PER RITARDO NEL PAGAMENTO

Nel caso in cui il predetto pagamento avvenga oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione della fattura, ai sensi della nuova formulazione del comma 13, al committente debitore si applicano le sanzioni dell'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.

1.7. APPLICAZIONE AGLI ALTRI OPERATORI DELLA FILIERA

Infine, il nuovo comma 13-bis estende l'applicazione delle disposizioni di cui ai commi 12 e 13 alle prestazioni fatturate dagli operatori della filiera diversi dai vettori che partecipano all'esecuzione del servizio di trasporto.

2) MODIFICHE ED INTEGRAZIONI AL D.LGS. 21 NOVEMBRE 2005, N. 286

2.1. PERIODO DI FRANCHIGIA

Una delle novità di maggior rilievo introdotte dalla riforma consiste nella previsione – ad opera del nuovo art. 6-bis - che il contratto di trasporto stipulato in forma scritta debba recare indicazione del periodo di franchigia connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico.

Tale periodo di franchigia:

- dovrà essere calcolato dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di

carico e scarico della merce;

- non potrà essere superiore alle due ore sia per quanto riguarda le operazioni di scarico che quelle di carico.

In caso di mancato rispetto del predetto periodo di franchigia il committente sarà tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo sulla base dei valori che saranno definiti dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto.

In ogni caso, il comma 3 dell'art. 6 bis prevede che le suddette disposizioni possano essere derogate in presenza di diverse pattuizioni basate:

- sugli accordi volontari di cui al comma 4 dell'art. 83 bis, con particolare riferimento alle operazioni di carico e scarico nelle strutture della grande distribuzione e dedicate alla movimentazione delle merci nelle aree urbane;
- su specifici accordi di programma con le amministrazioni e gli enti competenti promossi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per quanto riguarda le attività di autotrasporto connesse alla movimentazione delle merci nei porti, negli interporti e nei terminal ferroviari.

Da ultimo, l'art. 6 bis estende l'applicazione delle suddette disposizioni anche ai contratti di trasporto conclusi verbalmente e rinvia ad un decreto ministeriale per la definizione dei termini di 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.

Tale decreto ministeriale è stato emanato in data 24.3.2011 a firma del Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'ambito di applicazione è confinato nel territorio nazionale.

Nel fissare espressamente la durata e la decorrenza del termine di franchigia, è importante sottolineare come il Ministero abbia codificato i

casi di esclusione dell'indennizzo che si verificano – avuto riguardo alla figura del vettore - stabilisce puntualmente – allorchè:

- a) il superamento del periodo di franchigia avvenga per cause a lui imputabili;
- b) qualora non abbia messo a disposizione il veicolo per le operazioni di carico o scarico;
- c) quando non osserva le indicazioni che, ai sensi dell'art. 6-bis comma 1, secondo periodo, del Dlgs. 286/05, il committente è tenuto a fornire circa il luogo e l'orario in cui sono previste le operazioni di carico o scarico;
- d) quando non osserva le indicazioni che il committente abbia dato sulle modalità e sull'orario di accesso dei veicoli ai punti di carico o scarico, qualora questi non coincidano con i luoghi di carico o scarico, nell'ipotesi in cui l'accesso debba essere cadenzato in modo da tenere conto dei tempi tecnici necessari al completamento delle operazioni e dei passaggi procedurali relativi alle verifiche ed alla identificazione all'ingresso del luogo di carico o scarico.

Il termine di prescrizione – salvo diverse pattuizioni scritte tra le parti – per la corresponsione dell'indennizzo al vettore da parte del committente, è di trenta giorni dall'evento. Il vettore ha l'obbligo di allegare la documentazione a corredo della domanda scritta con l'esatto ammontare delle ore di superamento della franchigia.

2.2. SANZIONI PER VIOLAZIONE DEI LIMITI DI VELOCITÀ E INOSSERVANZA DEI TEMPI DI GUIDA E RIPOSO

La riforma in esame interviene anche sull'art. 7, comma 4, in materia di sanzioni applicabili al committente ed al vettore - in presenza di contratto stipulato in forma non scritta - in caso di accertamento della violazione da parte del conducente dei limiti di velocità o della mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo previsti dalla legge.

In particolare, si prevede che la compatibilità delle istruzioni scritte fornite al vettore con il rispetto della disposizione di cui è stata contestata la violazione vada verificata avuto riguardo alla documentazione presente a bordo del veicolo, con esplicito richiamo alla scheda di trasporto, alla documentazione equivalente ed alla documentazione equipollente di cui all'articolo 7-bis.

In mancanza delle predette istruzioni ovvero in caso di incompatibilità delle stesse con il rispetto delle suddette norme, al vettore ed al committente si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente.

2.3. SANZIONI APPLICABILI AL COMMITTENTE PER MANCATA INDICAZIONE DEL NUMERO DI ISCRIZIONE DEL VETTORE ALL'ALBO DEGLI AUTOTRASPORTATORI

La riforma interviene anche in relazione all'obbligo del committente - in caso di contratto di trasporto non stipulato in forma scritta - di provvedere alla verifica del possesso da parte del vettore del titolo abilitativo richiesto ai fini dell'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose in conto terzi.

Infatti, la nuova formulazione dell'art. 7, comma 5, dispone che *“il committente, o un suo delegato alla compilazione, riporta sulla scheda di trasporto o sulla documentazione equivalente di cui all'articolo 7-bis, comma 1, il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori ovvero allega alla documentazione ad essa equipollente una dichiarazione scritta di aver preso visione della carta di circolazione del veicolo o di altra documentazione da cui risulti il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori”*.

In caso di omissione dei predetti adempimenti, al committente è applicata la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 600 euro a 1.800 euro, prevista dall'articolo 7-bis, comma 4.

2.4. CONTENUTO DELLA SCHEDA DI TRASPORTO

In base alla nuova formulazione dell'art. 7 bis, comma 3, tra i dati che devono figurare sulla scheda di trasporto viene aggiunta l'indicazione del numero di iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori del vettore incaricato dell'esecuzione del trasporto.

2.5. SANZIONI IN MATERIA DI COMPILAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE EQUIPOLLENTE NEI TRASPORTI INTERNAZIONALI E DI CABOTAGGIO

La riforma ha altresì modificato il comma 6 dell'art. 7 bis, prevedendo l'applicabilità delle sanzioni previste per i casi di mancata o inveritiera compilazione della documentazione equipollente alla scheda di trasporto a chiunque circoli alla guida di veicoli immatricolati all'estero nello svolgimento di trasporti internazionali o di cabotaggio.

In tali casi trovano applicazione le disposizioni di cui all'articolo 207 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2.6. AZIONE DIRETTA

Altra innovazione di estremo rilievo è quella apportata dal nuovo art. 7 ter, laddove viene prevista in capo al sub-vettore la possibilità di promuovere l'azione per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti i soggetti che hanno ordinato il trasporto (vettore contrattuale o, direttamente, committente) 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.

In altre parole, mentre nel precedente assetto legislativo il sub-vettore poteva unicamente agire nei confronti della propria controparte contrattuale, a seguito della riforma avrà facoltà di agire anche nei confronti di tutti i soggetti a monte della filiera.

Tuttavia, tale facoltà potrà essere esercitata solamente a far data dal 12.8.2011.

Infine, anche per quanto riguarda l'azione diretta, è fatta salva la possibilità di deroga basata sugli accordi volontari di settore.

2.7. ACCERTAMENTO DELLA RESPONSABILITÀ

La nuova formulazione dell'art. 8 include la scheda di trasporto e i documenti ad essa equipollenti tra i documenti utilizzabili dalle autorità competenti ai fini dell'accertamento della responsabilità dei soggetti indicati all'articolo 7, comma 3.

In caso di mancata esibizione del contratto di trasporto in forma scritta da parte del conducente all'atto del controllo, e qualora sia presente 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 di cui all'articolo 7, comma 3, la presentazione, entro trenta giorni dalla notifica della richiesta, di copia del contratto in forma scritta.

2.8. IMBALLAGGI

La riforma ha provveduto a disciplinare la materia della gestione degli imballaggi e delle “unità di movimentazione” della merce trasportata.

A tal riguardo, si segnala come il nuovo art. 11 bis preveda l'esenzione da responsabilità del vettore in relazione alla restituzione e alla gestione degli imballaggi.

In particolare, il comma 2 prevede che, in caso di accordo tra committente e destinatario in merito alla riconsegna degli imballaggi, il vettore non è responsabile per la mancata restituzione o la restituzione di imballaggi in numero e qualità inferiore ad opera del destinatario e che per ogni attività posta in essere in relazione alla gestione degli imballaggi il vettore ha diritto ad un compenso accessorio.

Infine, il comma 3 prevede che l'attività di commercio degli imballaggi usati sia subordinata al rilascio di apposita licenza da parte della questura e che il titolare della licenza sia tenuto ad indicare giornalmente su registro vidimato dalla questura quantità e tipologia delle unità di movimentazione cedute e acquistate, nonché i dati identificativi dei soggetti cedenti e cessionari.

Ciò esposto, è evidente che la nuova disciplina e le evoluzioni normative ivi contenute in materia di costi minimi di sicurezza, di indennizzi per operazioni di carico/scarico oltre franchigia e di azione diretta da parte dei sub-vettori, consentono al Vettore di poter

validamente riequilibrare o quanto meno rendere meno sbilanciate le posizioni delle parti nella genesi e nella esecuzione del rapporto contrattuale.

L'elemento di assoluto valore derivante dal complesso delle norme in parola consiste nel fatto che le modifiche introdotte possono essere soltanto in parte derogate attraverso accordi volontari di settore.

Tale condizione non è di poco momento sotto l'aspetto "commerciale" per la parte vettoriale, posto che, come noto, il timore principale del soggetto "debole" è quello di interrompere i rapporti con la clientela in ragione di (seppur) legittime rivendicazioni siano esse di natura tariffaria ovvero di riconoscimento del pagamento di voci extra nolo.

Prof. Avv. Stefano Zunarelli

Avv. Michele Borlasca