

Autotrasporto e sub-vezione primi commenti alle modifiche della legge n. 190/2014

La rinnovata importanza dei contratti scritti

Sulla scia della sentenza della [Corte di giustizia Ce del 4 settembre 2014](#), all'interno della legge di stabilità 2015,¹ il Legislatore interviene nuovamente sulla normativa base che regola il mercato dell'autotrasporto,² ribadendo principi e finalità di sicurezza sociale e della circolazione.

La nuova regolamentazione opera su di un mercato ormai aperto alla concorrenza dei vettori esteri: essa appare più conforme alle norme europee rispetto a quella che va a sostituire, nonché alle bozze governative che circolavano i giorni immediatamente precedenti la sua approvazione, anche se rimane agganciata ai principi ed alle finalità sopra richiamate, mentre noi avevamo suggerito, in considerazione delle osservazioni della Corte di Giustizia, di scegliere apertamente la strada, più consolidata, della tutela della concorrenza e del mercato.³

In questo senso, l'intervento normativo in esame rimane ancora dirigistico e di difficile spontanea applicazione da parte degli operatori interessati.

Venendo al merito della novella normativa, assume particolare rilievo la innovativa regolamentazione del fenomeno della subvezione,⁴ che viene limitata ad un massimo di circa tre passaggi (mediante l'introduzione di un nuovo art. 6 *ter* nel [Decr. Lgs. 21.11.2005 n. 286](#) - di seguito, il "Decreto"), accorciando la catena logistica dell'autotrasporto, nonché dissuadendo i committenti dall'utilizzo di imprese di trasportodal personale non regola anche sotto il profilo retributivo previdenziale.

¹ Legge 23.12.14, n. 190 ex "Finanziaria", commi da 247 a 251 dell'art.1.

² ci riferiamo essenzialmente al [Decr. Lgs. 21.11.2005 n. 286](#), ma anche a quello che resta [dell'art. 83 bis, legge 6.8.2008 n. 133](#), con le rispettive reiterate modificazioni

³ in particolare, cfr. l'art. 10, legge 10.10.1990 n. 287, in materia di abusi di dipendenza economica: ciò avrebbe forse accresciuto le competenze dell'Autorità Antitrust, a discapito dell'Albo autotrasportatori (che sembra ritornare in voga: vedi il comma 251 sull'accesso alla professione, o 4 *quater* dell'art. 83 *bis*), ovvero della neonata Autorità dei Trasporti, i cui contorni sono però ancora da definire.

⁴ Nella rubrica del testo pubblicato del nuovo art. 6 *ter*, appare il singolare termine di *sub-vettura*: riteniamo si tratti di un refuso (l'emendamento proposto era corretto) e comunque confidiamo che l'errore non dia adito ad ulteriori questioni interpretative...

Infatti, la novella normativa limita il ricorso alla subvezione, liberamente previsto dal codice civile, assoggettandolo invece ad una autorizzazione espressa del committente e corresponsabilizzando il sub-committente (vettore che subcommissiona il trasporto) in merito alla regolarità amministrativa del sub-vettore, il quale sarà necessariamente vettore effettivo, con incapacità, a sua volta, di subcommissionare il trasporto ad un ulteriore subvettore.

Premesso che molti contratti che vediamo in giro prevedono già questa clausola, ci si chiede a quale titolo la violazione del divieto di sub-sub-vezione determini la nullità del relativo contratto, considerato che la Corte costituzionale più volte convenuto sul principio della validità intrinseca di ogni tipo di contratto di autotrasporto, se stipulato con un vettore in possesso dei requisiti professionali. Questo è un argomento che meriterà un maggiore approfondimento in prosieguo, considerato l'impatto sul mercato che una simile disposizione potrà determinare.

A tale fine, la nuova disciplina ammorbidisce le definizioni di "committente" e di "vettore", contenute nell'art. 2 del Decreto, precisando che va definito vettore (e non subvettore) anche l'impresa di autotrasporto che riceve l'incarico di eseguire i propri servizi, tramite una cooperativa od un consorzio di trasportatori; in secondo luogo, che l'impresa autorizzata ad esercitare l'autotrasporto di cose per conto di terzi, unitamente ad altre prestazioni accessorie (*"deposito, movimentazione e lavorazione di merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto"*) può assumere la veste di committente (consentendo al vettore da essa incaricato di ulteriormente subveziare), a condizione che stipuli **contratti scritti** di trasporto.

La questione sfiora il noto tema dell'esercizio abusivo dell'attività di autotrasporto,⁵ senza tuttavia affrontarlo pienamente, poiché ha come riferimento il divieto di reiterate subvezioni, piuttosto che disciplinare il noto fenomeno di imprese che, nell'ambito della propria offerta di servizi di logistica, offrono anche quelli di autotrasporto, senza essere

⁵ cfr. gli articoli 26, 46 e 46 bis, [legge 6.6.1974 n. 298](#), tuttora in vigore e anche recentemente aggiornati

iscritte al relativo Albo nazionale, con la scusa che poi non li eseguono con mezzi propri.

L'obbiettivo perseguito è quindi limitato, al mercato (nazionale) dell'autotrasporto, a non consentire più di due-tre intermediazioni nell'ambito di un singolo servizio.

Dopo di che, l'elencazione dei soggetti della catena dell'autotrasporto prevista dall'art. 2 del Decreto si arricchisce (lettera *e bis*), con la definizione di sub-vettore, come *“l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata a eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano, che, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore”*.

Il *focus* normativo è quindi rivolto alla gran parte delle imprese di autotrasporto nazionali, che non operano direttamente con la committenza, da un lato, nonché agli autotrasportatori esteri cui le imprese nazionali commissionano l'esecuzione del servizio, auspicabilmente, in regime di cabotaggio.

Lo strumento di intervento è invece costituito dall'istituto della responsabilità solidale in materia obblighi retributivi, previdenziali ed assicurativi, generalmente prevista in materia di appalto, che viene estesa ai committenti ad ai sub-committenti di un contratto nazionale di autotrasporto di merce per conto di terzi: essa riguarda, in primo luogo, il rapporto con il loro vettore contrattuale, ma si estende, scendendo lungo la catena logistica, ai subvettori, fino all'impresa che poi esegue il servizio di trasporto commissionato.

L'intervento normativo avviene attraverso l'ennesima riscrittura dell'art. [83 bis, legge n. 133/2008](#), sostituendo i commi 4 e 5, che disciplinavano essenzialmente i “costi minimi” e la loro procedura di esazione forzata, che vengono riscritti, precisando i contorni dell'obbligo di preventiva verifica, da parte del soggetto che commissiona il

trasporto, del rispetto dei citati obblighi retributivi, previdenziali ed assicurativi, da parte dell'impresa che finalmente esegue il servizio commissionato.⁶

In assenza di tale preventiva verifica, la solidarietà passiva del committente e/o del subcommittente, che decade trascorso un anno dalla cessazione del rapporto, riguarda sia quanto da corrispondere ai dipendenti dell'impresa cui viene commissionato il trasporto nonché a quelli degli eventuali subvettori, sia quanto maturato loro carico, durante il corso del rapporto, a favore degli *enti competenti*, in relazione a *contributi previdenziali e premi assicurativi*, al netto delle eventuali sanzioni (fatta salva l'azione di regresso, ma senza previsione esplicita di ritenzione dei corrispettivi ancora dovuti).

In assenza di **contratto in forma scritta**, che regoli i rapporti tra i soggetti sopra indicati, tale solidarietà si estende anche agli *“gli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commesse nell'espletamento del servizio di trasporto per suo conto eseguito.”* (da intendersi, committente e subcommittente).

Si può quindi affermare che la catena logistica risulta completamente integrata, sia a salire (tramite l'azione diretta relativa ai compensi del trasporto eseguito, ex art. 7 *ter* del Decreto), sia ora anche a scendere, per i costi del personale.

Al fine di scongiurare un possibile clima di incertezza che una simile previsione normativa, immediatamente vigente, rischierebbe di provocare sul mercato, il nuovo comma 4 *quater* del citato art. 83 *bis* prevede che il Comitato centrale per l'Albo autotrasportatori proceda, nei prossimi sei mesi, all'istituzione di un portale *internet* a cui le imprese committenti e subcommittenti possano accedere preventivamente, per raccogliere le certificazioni fornite dagli enti competenti, relative alle imprese di autotrasporto nazionali che volessero accedere a tale servizio: con il che, il mercato dei subvettori “comunitari” potrebbe perdere *appeal* dal fatto che la loro offerta di trasporto

⁶obbligo peraltro già previsto, quanto ai contributi assicurativi (si pensa all'Inail) e previdenziali, dal previgente comma 4 *quinqes*, poiché la assicurazione di responsabilità professionale è oggetto di verifica da parte dell'Albo, ai fini della iscrizione delle imprese di trasporto, ai sensi del comma 251.

potrebbe non fornire garanzie sufficienti ed immediate in ordine al rispetto dei citati adempimenti retributivi, previdenziali ed amministrativi.

Quanto premesso, allora ben si comprende, a nostro parere, perché il contratto di subvezione, tipizzato dalla novella normativa (nuovo art. 6 *bis* del Decreto) debba essere collegato al precedente contratto di trasporto, *ab origine* ovvero a mezzo di successivo accordo, a pena la risoluzione per inadempimento del primo vettore che ha “subvezionato” senza autorizzazione e perché, in specie per i carichi “completi” non sia ammessa una ulteriore subvezione: come detto, tale secondo divieto è sanzionato con la nullità del relativo accordo (di sub-sub-vezione) e con la perdita di guadagno, da parte del subvettore – subcommittente, secondo le previsioni del nuovo art. 6 *ter* del Decreto.

Rilievo particolare assumerà la norma prevista dal quarto comma di tale articolo, rivolta ai corrieri, trasportanti *groupage* di partite inferiori ai 50 quintali, che potranno ricorrere alla subvezione *dopo ogni rottura* (trasbordo con frazionamento) *del carico trasportato*.

Qualificato l’accesso alla professione e disciplinato quello al mercato delle subvezioni, la novella normativa non tralascia di considerare anche l’aspetto tariffario del rapporto, prevedendo tariffe pubbliche di riferimento, in applicazione delle disposizioni comunitarie, ribadendo l’autonomia delle parti, ma tenendo “*conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale*”, nonché, in ipotesi di rapporti di durata, ribadendo l’obbligo di adeguamento del corrispettivo, all’andamento del costo del gasolio e delle spese autostradali (ora comma 5 art. 83 *bis*, che conferma la precedente franchigia del 2%).

Trattasi di disposizioni prive di *enforcement* normativo, le cui inderogabilità sarebbe tutta ancora da verificare, ma che recepiscono comunque una prassi contrattuale ormai consolidata sul mercato, quantomeno delle grandi commesse.

In ogni caso, il tardivo pagamento delle fatture di trasporto è sanzionato, sul piano amministrativo, con una contravvenzione pari al 10% dell’importo impagato e non inferiore a 1.000 euro.

In conclusione, diventano sempre più necessarie non solo la redazione di contratti scritti di autotrasporto, ma pure la gestione ed il controllo della affidabilità del fornitore di tale servizio, attraverso apposite check list predisposte dall'ufficio logistica dell'azienda.⁷ Per quanto riguarda l'eventuale contenzioso, le nuove norme prevedono il preventivo ricorso alla negoziazione assistita,⁸ tramite l'assistenza di un avvocato, ovvero alla mediazione presso propria associazione di categoria, se prevista in contratto, ovvero in successivo accordo, in ordine a tutte le questioni che dovessero insorgere in materia di contratto di trasporto (o subtrasporto),⁹ secondo la prassi ormai consolidata, volta a sottrarre alla giustizia ordinaria il maggior numero di cause civili che richiedono competenze tecniche specialistiche.

Su questo ulteriore argomento, dagli effetti parimenti dirompenti, occorrerà quindi fare attenzione sin dalla fase contrattuale.

⁷ in alternativa alla scheda di trasporto, la cui assenza a bordo non è più sanzionata ([Circ. Ministero dell'interno 23.12.2014](#)), ma che potrebbe essere sempre utile, specie nell'ipotesi in cui il vettore che esegua il servizio non sia nazionale, sanzionabile ai sensi [dell'art. 46 bis, legge n. 298/74](#).

⁸ Decr. Legge 12.9.2014 n. 132, convertito in legge 10.11.2014 n. 162, peraltro in attesa di norme di attuazione !

⁹ con esclusione delle azioni dirette ex art. 7 bis, Decr. Lgs. n. 286/2005, che peraltro stentano a decollare