

Area Trasporti -> Opinione

Primi commenti su legge n. 201/2008 decreto legislativo n. 214/2008

Le modifiche del Decreto legislativo n. 286/2005 in vigore dal 30 gennaio 2009

A quasi tre anni di distanza dalla sua emanazione, la nuova disciplina che regola l'autotrasporto di merce per conto terzi, in base ai principi della responsabilità condivisa non appariva sufficientemente applicata.

Pertanto, il Legislatore, unitamente ad un provvedimento di carattere contingente (l'art. 83 bis, che è stato peraltro modificato dalla legge 22.12.2008 n. 201), ha emanato un secondo Decreto legislativo, 22.12.2008 n. 214, emanato in forza dell'art. 22 septies del Decreto legge 31.12.2007 n. 248 (convertito nella legge 28.2.2008 n. 31), che cerca di rafforzare il sistema dei controlli, da sempre giudicato un elemento debole della nuova normativa.

Volendo concentrare la nostra attenzione a questi ultimi, occorre prima considerare il fatto che la procedura di accertamento differito, tuttora prevista dal comma 2 dell'art. 8 del Decr. Lgs. 286, presentava l'evidente rischio di inconvenienti ed abusi: gli inconvenienti si verificavano al momento dell'accertamento su strada delle rilevanti violazioni in materia di sicurezza sociale e della circolazione (trasporto abusivo, violazione dei limiti di velocità o delle ore di guida, errata sistemazione del carico trasportato).

Con una improvvisata indagine documentale, in contraddittorio (non sempre genuino) con l'autista da sanzionare, l'agente accertatore cercava faticosamente di ricostruire la catena logistica che aveva dato origine al trasporto incriminato (committente, vettore, caricatore, proprietario delle merci trasportate); se, a mala pena, riusciva ad individuare i dati del vettore che effettivamente eseguiva il trasporto, doveva scrivergli, nei quindici giorni successivi, per chiedergli maggiori informazioni; questi, talvolta negoziando prima con gli altri soggetti corresponsabili del servizio, doveva rispondere, in modo da poterli far sanzionare.

Ad evitare tutta questa massa di carte, di telefonate più o meno ambigue, di illegittimi addebiti (l'art. 7 comma 3 del Decr. Lgs. 286 vieta di ribaltare sul vettore le sanzioni intestate agli altri corresponsabili del trasporto), viene proposta la [scheda di trasporto](#), come da esempio [allegato](#), che deve contenere tutti i dati rilevanti ai fini dell'accertamento e che può agevolmente essere compilata prima dell'inizio di ciascun servizio di trasporto. Questo documento non sostituisce gli altri documenti di viaggio, nè la documentazione che l'autista deve sempre tenere a bordo durante il servizio (autorizzazioni, contratto di lavoro, etc.): semplicemente, riassume i dati rilevanti, ai fini del controllo amministrativo. Purtuttavia, nel caso in cui, al momento del controllo, detto documento non fosse presente e non fosse possibile ricostruire, in base ad altra documentazione presente in loco, i dati dei vari soggetti corresponsabili del trasporto, sono previsti sia una sanzione pecuniaria, sia il fermo dell'automezzo, fino a quando dette informazioni non saranno documentalmente disponibili.

Un ulteriore incentivo affinché le parti formalizzino i propri rapporti è dato dalla previsione della "data certa", ai fini della stipulazione per iscritto del contratto di trasporto, secondo il modello previsto dall'art. 6 del Decr. Lgs. 286 e degli esempi contenuti nel D.M. 1.2.2006. Orbene, in questo caso, la nuova prescrizione appare di difficile interpretazione, poiché la data certa dell'articolo 2704 del codice civile è quella che si ottiene registrando l'atto dal notaio, ovvero presso altro pubblico ufficio (è pur vero però che, in tema di dichiarazioni unilaterali, quale sembra essere la scheda di trasporto, la data certa può essere provata in ogni altro modo). Si pensa quindi che la questione verrà chiarita in sede ministeriale o, più probabilmente, grazie alla nuova tecnologia (firme certificate, ovvero documenti di stampa unione, come per l'esempio allegato). Ad ogni modo, l'obbiettivo della nuova prescrizione e che i documenti contrattuali non vengano predisposti dalle parti ad accertamento avvenuto ed al termine di non sempre non trasparenti negoziazioni.

Parimenti rilevante è l'inserimento, tra i requisiti essenziali del nuovo contratto di autotrasporto, dell'indicazione dei "tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata", frase infelice per indicare la disciplina delle soste, senza la quale il contratto non è valido per disciplinare il regime della responsabilità condivisa tra le parti: logico presumere che, in caso di pattuizioni eccessivamente pericolose per la sicurezza, la nullità di detta clausola trascini con sé quelle del contratto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 comma 2, del decreto legislativo n. 286/2005.

In conclusione, qualche cenno meritano le correzioni apportate alla "clausola gasolio", di cui all'art. 83 bis della legge 6.8.2008 n. 133, la più rilevante delle quali è costituita dalla decorrenza (1 gennaio

2009) del termine da cui applicare le variazioni di costo conseguenti a quelle del gasolio (si spera, anche degli altri costi relativi all'intero servizio di trasporto, così come saranno finalmente determinati dall'Osservatorio all'uopo predisposto). Gli emendamenti comunque precisano che dette variazioni rilevano sia in aumento che in diminuzione, con ciò rendendo la clausola astrattamente pregiudizievole degli interessi del vettore: ancora una volta, si precisa che si tratta di indici di costo, che sono diversi dalla tariffa legale e che servono solo ad incentivare un equilibrato rapporto tra le parti.

avv. Michele Calleri

[Privacy Policy](#) | [Note legali](#) | ©2020 Studio Legale Associato EurAmbrosiano
P.IVA e C.F. 05540340964