

Contratto di autotrasporto, costi minimi e turbative di mercato

Non saranno sfuggite, anche perché ampiamente pubblicizzate, due recenti decisioni, del T.A.R. del Lazio (ordinanza n. 2721 del 15.3.2013) e del Tribunale di Lucca (G.U. dottor Capozzi, 11-12.3.2013), con le quali le questioni in merito ai costi minimi di cui all'art. 83 bis, legge 6.8.2008 n. 133 e succ. modd. sono state rimesse, rispettivamente, alla Corte di Giustizia CE ed alla Corte Costituzionale italiana.

Si tratta di decisioni “pilatesche”, nel senso che i Giudici, se lo avessero voluto, ben avrebbero potuto direttamente disapplicare le norme in questione, avvalendosi delle competenze di diritto costituzionale e comunitario, che il nostro Ordinamento già loro attribuisce.

Tuttavia, questo non è l'unico motivo che mi ha portato a non pubblicarle, su questo sito.

La mia posizione sulla normativa in questione, oggetto di accanimento terapeutico, attraverso plurime modifiche e integrazioni nel suo pur breve periodo di vigenza, è stata piuttosto perplessa. Una disciplina destinata ad influenzare, dall'esterno, il prezzo dell'autotrasporto, rischia di limitare, sul piano tariffario, l'attività delle imprese più efficienti, ovvero premiare ingiustamente quelle imprese che non sarebbero altrimenti in grado di stare sul mercato. Questi problemi, a mio parere, prevaricano l'indubbio valore informativo che la pubblicazione di costi di esercizio può dare ad un mercato asimmetrico come quello dell'autotrasporto.

Sicuramente, l'art. 83 bis e tutti i provvedimenti ad esso correlati costituiscono un deragliamento rispetto alla pur speciale disciplina di settore. Invero, l'art. 4 comma 2 del Decr. Lgs. 21.11.2005 n. 286 (legge

1.3.2005 n. 32), si limita ad affermare che “*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*”; con particolare riferimento alle tariffe di trasporto, l’art. 9, comma 1 del medesimo decreto prevede che “*nelle controversie aventi ad oggetto contratti di trasporto di merci su strada stipulati non in forma scritta, sono applicati gli usi e le consuetudini raccolte nei bollettini predisposti dalle camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura*”. Queste norme hanno evidentemente lo scopo di instradare le parti lungo un percorso condiviso, sindacale e giurisprudenziale che consenta l’efficacia concreta della nascente disciplina.

La logica dello scontro frontale, adottata nella più recente legislazione, per giustificabili ragioni, ha invece condotto ad un inasprimento delle condizioni di mercato, dove pure un certo successo hanno avuto i contratti scritti di autotrasporto.

In questo contesto, le sopra richiamate recenti decisioni della Magistratura, così politicamente orientate, dati i valori costituzionali e comunitari in gioco, comporteranno ulteriore confusione sui prezzi del mercato dell’autotrasporto, di cui i costi minimi costituiscono un elemento significativo, sempre che l’operatore non voglia o debba correre il rischio di violarli, ovvero, più artatamente, non ne faccia della sua elusione un fattore di successo economico, a danno delle imprese sue stesse dirette concorrenti.

La realtà è che la certezza del diritto e, in particolare, degli elementi fondamentali del contratto di autotrasporto di merce per conto terzi,

riconosciuto dall'Ordinamento giuridico, costituiscono uno dei fattori di competitività del medesimo settore (nonché di quelli ad esso collegati).

Ci si chiede quindi come, in attesa delle decisioni dei Supremi Giudici aditi (e non è garantito che siano definitive), le parti e le Amministrazioni possano regolare i loro comportamenti, sia sul piano civilistico, sia su quello sanzionatorio, tenendo conto dei principi di responsabilità condivisa che regolano, sul piano più generale la normativa ed i controlli sul mercato dell'autotrasporto. Infatti, sempre più frequentemente ci imbattiamo in contratti la cui efficacia è condizionata all'esito della controversia, ovvero a pareri del Ministero dei Trasporti che tentano di disapplicare, non si sa con quale costrutto, pezzi della normativa contestata.

Le conseguenze economiche delle decisioni in esame, con riferimento alla formazione dei prezzi sul mercato dell'autotrasporto, non sono quindi quelle di chiarire il quadro di riferimento normativo, bensì quelle di renderne incerta l'applicazione, in attesa di una valutazione da parte di Organi più autorevoli: con la conseguenza che, nel caso in cui le Supreme Corti dichiarassero infondate le contestazioni ivi contenute (come è accaduto, non tanto tempo fa, con le tariffe a forcilla), nessuno risarcirà le parti interessate per aver fatto incolpevole affidamento sulla legittimità o, all'opposto, sulla illegittimità delle norme contestate.

Va invece detto che la Magistratura avrebbe ampi spazi operativi per perseguire eventuali soprusi nei rapporti tra le parti che abitualmente operano sul mercato dell'autotrasporto: oltre alle norme sopra citate, si possono ricordare i principi di buona fede (artt. 1337 e 1375 Cod. Civ.), l'abuso di dipendenza economica di cui all'art. 9 della legge 18.6.1988 n.

192 (significativamente emendato dall'art. 10 dello Statuto delle Imprese – legge 11.11.2011 n. 180), più in generale, tutti quei provvedimenti normativi (ad esempio, relativi al settore alimentare: art. 62, legge n. 27/2012) o giurisprudenziali (ad es., Cass. Civ. 18.11.2009 n. 20106, ampiamente pubblicata e commentata: in Foro It. 2010, I, 85; i Contratti 2009.11.2009; 2010.1.5; Danno e Resp. 2010, 346, Giust. Civ. 2009.12.2671; Giur. It. 2010.556; Corr. Giur. 1/2011, 109 ss. e molto altrove) che, in ossequio alla funzione propria dell'Ordinamento giuridico, che è quella di fare giustizia, hanno individuato anche nei rapporti tra imprese, la necessità di fornire particolari tutele al soggetto debole, annullando clausole c.d. super vessatorie, ovvero censurando particolari procedure, tipo quella arbitrale, previste solo per ostacolare l'esercizio dei diritti delle parti interessate.

Di tal ch , laddove le pubbliche amministrazioni e le giurisdizioni disapplicassero perdutamente tali concetti, in nome di una superficiale interpretazione del principio consensualistico, allora, come dice Rossi (e non mi riferisco solo a Vasco), non basta essere liberi se la voglia di vivere viene a mancare.

Ora pi  che mai, i Giuristi sono chiamati a dar voce a queste esigenze, anche quando prestano la loro consulenza ad imprese "forti" che, quasi inevitabilmente, con l'et , capita di incontrare. In periodi di crisi, sarebbe per loro economicamente pi  conveniente di mantenere rapporti corretti con i propri fornitori pi  capaci, farli crescere, fidelizzarli, inserirli nella propria rete di relazioni, aumentando il proprio e l'altrui avviamento commerciale.

Milano, Pasqua 2013

Michele Calleri

Maria Cristina Bruni