

## Area Trasporti -> Opinione

### IL CONTRATTO DI AUTOTRASPORTO E LA LEGGE 334/01

La recente legge sull'autotrasporto (n. 334 del 20 agosto 2001, che converte un decreto legge del 3 luglio 2001) prevede, all'articolo 3, una norma di interpretazione autentica, con efficacia retroattiva, finalizzata a dichiarare validi gli accordi non scritti che regolano gran parte delle prestazioni di autotrasporto eseguite quotidianamente in Italia.

Secondo alcune decisioni di giudici di merito (la Cassazione è di diverso avviso: sentenze 6.12.1996 n. 10894; 6.6.2002 n. 8256), il mancato rispetto, da parte del vettore, delle formalità previste dalla legge n. 162/93 ai fini della lotta all'abusivismo, consistenti sostanzialmente nella annotazione, sulla copia del contratto di autotrasporto dei dati autorizzativi del trasportatore, determinava la nullità degli accordi posti alla base delle prestazioni di autotrasporto. Quale conseguenza di tali decisioni, le parti interessate perdevano ogni diritto al pagamento del corrispettivo, differenze tariffarie comprese, ovvero all'eventuale accertamento della responsabilità vettoriale.

Secondo i giudici di merito, l'esistenza di una "copia" del contratto di autotrasporto, prevista dalla norma ora interpretata, presupponeva necessariamente l'esistenza di un documento originale scritto. Da ciò conseguiva che l'assenza di un contratto scritto portava alla nullità dell'accordo concluso e spesso già eseguito, tra le parti interessate e quindi alla insignificanza, ad esempio, della avvenuta pattuizione di un prezzo e della emissione della relativa fattura.

La nuova norma di interpretazione autentica provvede, tecnicamente, a ricondurre il contratto di autotrasporto all'interno degli schemi generalmente previsti dal codice civile e dalla principale convenzione che regola la materia del trasporto internazionale su strada, denominata comunemente CMR. Pertanto, si precisa che il mancato rispetto dell'obbligo di annotazione contenuto nella norma interpretata comporta la nullità del contratto solo quando le parti interessate avevano originariamente regolato i loro rapporti per iscritto, come accade in genere per le grandi commesse, facendo quindi salvi i casi più comuni, in cui gli accordi vengono presi a voce, oppure a mezzo fax o tramite scambio di corrispondenza.

La precisazione in esame non implica tuttavia che le prescrizioni della norma interpretata vengano a cessare: semplicemente, l'obbligo informativo contenuto nella legge 162/93 si atteggia in modo diverso, a seconda che le parti interessate abbiano regolato o meno per iscritto i propri rapporti. Nel caso di rapporto formalizzato, esso non sarà valido in assenza della prevista annotazione. Diversamente, nel caso di accordo non scritto, basterà che il vettore dimostri di aver informalmente comunicato di essere iscritto all'Albo e di possedere l'autorizzazione al trasporto, con riferimento al mezzo che ha eseguito il servizio. A tale proposito, si ricorda che, da alcuni anni (legge n. 454/97) tale autorizzazione è tornata ad essere intestata alla impresa di autotrasporto, anziché riguardare il singolo automezzo da questa immatricolato: quindi, anche agli effetti delle nuove disposizioni contenute proprio nella legge n. 334/01, l'impresa già autorizzata può liberamente operare con tutti gli automezzi che riesce ad intestarsi.

Sul piano tariffario, che è stato quello maggiormente discusso in sede di approvazione del provvedimento in esame, la mancata formalizzazione dell'accordo sul prezzo dell'autotrasporto non dovrebbe più penalizzare l'impresa che lo ha regolarmente eseguito. Infatti, la mancata stipulazione per iscritto del contratto non conduce, secondo la interpretazione legislativa, alla nullità del medesimo e rimangono quindi intatti i diritti del vettore iscritto all'albo e regolarmente autorizzato a vedersi riconoscere il corrispettivo, all'interno dei minimi e dei massimi della tariffa ministeriale tutt'ora in vigore.

Nella pratica, la nuova disposizione interpretativa non dovrebbe comportare un aggravamento, sul piano degli oneri amministrativi, né per il committente che affida la merce per l'autotrasporto, il quale rimane vincolato alle prescrizioni contenute nell'articolo 1 della legge n. 162/93, né per l'impresa di autotrasporto che direttamente lo esegue, la quale comunque dovrà risultare iscritta all'Albo ed essere regolarmente autorizzata.

Più complicato è invece il caso in cui il vettore non esegua con propri mezzi il trasporto commissionato trattandosi di un'agenzia, di una casa di spedizione ovvero di una impresa che si avvale di subvettori.

Il rispetto delle disposizioni formali previste dalla legge n. 162/93, che rimane in vigore, ai fini della lotta all'abusivismo deve quindi atteggiarsi in maniera diversa, secondo le caratteristiche giuridiche delle parti interessate al rapporto (vedi schema allegato). In generale, si può consigliare quanto segue:

- il committente, o comunque chi affida la merce per il trasporto, dovrà continuare a verificare, anche per via breve, le autorizzazioni dell'automezzo che si presenta al carico
- l'intermediario, che fa svolgere il trasporto commissionato con automezzi non posti nella propria diretta disponibilità, dovrà, da un lato, meglio assicurarsi nei rapporti con i propri fornitori mentre, nel caso frequente di rapporti scritti con i propri committenti, dovrà procedere alla prevista annotazione a pena di invalidità degli stessi.
- l'impresa di autotrasporto che esegue il servizio si troverà invece semplificata la propria attività in quanto, in assenza di contratto scritto, potrà semplicemente comunicare, in via informale, gli estremi, peraltro pubblici, della propria autorizzazione, per godere di ogni tutela giuridica relativamente al rapporto così instaurato.

Sul piano della applicazione della normativa tariffaria, secondo l'intento comune dato alla disposizione in esame, l'assenza del contratto scritto di autotrasporto non dovrebbe precludere il diritto del vettore che ha eseguito il servizio a vedersi riconosciuta la tariffa legale che, generalmente, costituisce una integrazione del (minor) prezzo pattuito e percepito. Occorrerà quindi, come per il passato, accertarsi preventivamente sulla congruità di quest'ultimo e sarà interesse del committente quello di definire contrattualmente (possibilmente per iscritto) i parametri di calcolo e gli sconti applicati ai fini del rispetto delle disposizioni tariffarie.

Resta ancora irrisolto, anche dopo l'emanazione della norma di interpretazione autentica in esame, il caso frequente di rapporti continuativi formalizzati relativi ad autotrasporti eseguiti dal vettore, spesso operatore logistico, in tutto od in parte con mezzi di terzi (padroncini od imprese di trasporto autorizzate). Infatti, la norma interpretata prevede che i dati autorizzativi vengano forniti al momento della conclusione del contratto di autotrasporto, cosa che non è sempre prevedibile nel caso di numerosi servizi protratti nel tempo. Occorrerà quindi che il Ministero o le parti predispongano valide procedure per simili ipotesi.