

Area Trasporti -> Opinione

Primi commenti sulla miniriforma 2010

Numerose sono le novità in materia di autotrasporto, contenute sia nella legge n. 120/2010, di modifica del Codice della Strada, sia nella [legge n. 127/2010](#), che interviene sia nel [Decr. Lgs. n. 286/2005](#) sia, per l'ennesima volta, sull'[art. 83 bis della legge n. 133/2008](#)

Le ragioni di questi interventi sono molte, in gran parte riconducibili ad un mercato che non ha evidentemente saputo autoregolarsi, anche a causa del mancato esercizio di adeguati controlli amministrativi e giurisdizionali.

A questo punto, ritengo utile fare il punto su quella che è la disciplina dell'autotrasporto di merce per conto di terzi e sulla necessaria evoluzione delle imprese interessate a tale settore. Infatti, il disegno normativo che si andrà progressivamente completando attraverso gli accordi volontari tra le organizzazioni rappresentative, ovvero l'intervento sussidiario dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, istituito in seno all'Albo degli autotrasportatori (art. 1 bis legge n. 127/2010), propone regole operative e contrattuali tendenzialmente inderogabili (almeno, quando si parla di legge ordinaria), che disciplinano, nello specifico, l'attività di trasporto di merci su strada, qualunque sia il soggetto interessato alla medesima: committente, vettore, caricatore, proprietario della merce trasportata, autista e, per certi aspetti, il "mandante effettivo della consegna" (nuovo art. 7 ter, Decr. Lgs. 286/2005) e gli "operatori della filiera, diversi dai vettori, che partecipano al servizio di trasporto di merci su strada". (nuovo art. 13 bis Decr. Lgs. cit.).

Che cosa deve fare quindi un'impresa che ha delle merci da trasportare?

Intanto, prendere atto del fatto che la propria alea di responsabilità si estende al di fuori di tutte le ipotizzabili deleghe e manleve contrattuali, nella misura in cui, di fatto, tale impresa si ingerisce nella effettiva esecuzione del trasporto. In altri termini, sia sul piano della esecuzione della prestazione (scelta del vettore cui affidare il carico, descrizione dello stesso, dei tempi e dei modi di esecuzione, del personale abilitato ad eseguirlo, etc.), sia sul piano della copertura dei relativi costi (compresi quelli previdenziali o quelli dei soggetti ausiliari), la responsabilità dell'impresa interessata ad un trasporto si estende ben al di là dei propri limiti interni, stante una presunzione di responsabilità su tutto quanto sarebbe stato in suo potere di preventivamente controllare (secondo il principio, di diritto comune, dell' "one arm's lenght").

Pertanto, dovendo organizzare un trasporto, l'impresa beneficiaria di tale servizio dovrà comunque preventivamente verificare:

- 1.le caratteristiche della spedizione (peso, dimensione, eventuali bancali da ritornare);
- 2.le caratteristiche del soggetto incaricato ad eseguirla (autorizzazioni, mezzi, personale, con la relativa copertura previdenziale, gli ausiliari etc.);
- 3.le modalità di esecuzione del servizio (orari, soste, prestazioni accessorie al carico ed allo scarico);
- 4.l'effettiva copertura dei costi di esecuzione del servizio, con particolare riferimento a subvettori ed agli ausiliari del trasporto.

Per la verità, si tratta di riflessioni che qualunque operatore serio interessato al trasporto dovrebbe già essere in grado di fare: l'unica differenza è che tali approfondimenti devono risultare in un documento scritto, un contratto, una scheda di trasporto, ovvero un documento equipollente (ad es. una *check list* ovvero un manuale per l'autista), disponibile ai fini dei controlli amministrativi e giurisdizionali.

Se per alcuni soggetti si tratta di un semplice aggravio organizzativo, per altri, la nuova regolamentazione dovrebbe imporre una seria riflessione sulla convenienza di alcune scelte logistiche, quali quelle di un esasperato *just in time*, ovvero di un vorticoso *turn over* di fornitori di prestazioni di trasporto, posti in una logica esageratamente competitiva, tramite *tenders* al ribasso on line.

In altri termini, la prestazione di autotrasporto di merci per conto terzi, alla luce del confermato trend normativo, cessa di essere qualcosa da semplicemente terziarizzare, per divenire una delle attività

“core” dell’impresa interessata, che produce o vende merci o servizi, nella misura in cui la propria logistica è compatibile con la sicurezza sociale e della circolazione.

A questo punto, occorre verificare se il nostro sistema produttivo sia pronto ed abbia le risorse necessarie per affrontare quel salto organizzativo che passa tra “il chiamare il camionista la sera prima, per affidargli il carico di giornata” e l’organizzare, anche sul piano documentale, un servizio di autotrasporto di merci per conto terzi.

In base alle nostre esperienze, che aggiorneremo, nei prossimi mesi, con i nostri primari Clienti, le risorse umane sono adeguate, mentre, alla eventuale sincera mancanza di risorse economiche dovrà rispondere il mercato, attraverso una relazione degli operatori ed un adeguamento dei prezzi.

Per quanto riguarda, in particolare, l’impresa di autotrasporto di merce per conto di terzi, ci attendiamo:

- a) una revisione della politica gestionale del personale, sia interno, sia esterno all’organizzazione, finalizzata a valorizzare il contenuto formativo, nonché a coinvolgerlo maggiormente nelle regole aziendali (si pensi alla funzione fondamentale dell’autista nel completamento dei documenti di trasporto);
- b) una maggiore formalizzazione dei rapporti contrattuali, con clienti, fornitori, ma anche interni all’azienda, secondo procedure non così complicate per chi ha l’idea di farle;
- c) una selezione delle attività di trasporto e di logistica da offrire sul mercato, con esclusione di quelle non conformi alla normativa sulla sicurezza sociale e della circolazione emanate ed in corso di produzione;
- d) una attività di marketing finalizzata ad evidenziare gli aspetti logistici dell’attività di trasporto di merce per conto terzi ed alla conseguente fidelizzazione dei clienti più virtuosi.

In alternativa, le sanzioni ed i “trabocchetti” previsti dalla novella legislativa sconsigliano di proseguire un’attività così rischiosa, privi della necessaria capacità professionale.

Questa breve disamina non può concludersi senza un cenno al discorso tariffario, fermo restando il fatto che la normativa in esame, dichiaratamente, si occupa solo dei costi (medi oppure, secondo la novella, minimi) del servizio di autotrasporto di merce per conto terzi, mentre la tariffa, per definizione, dovrebbe contenere una anche la remunerazione per l’impresa che esegue tale servizio.

Le previsioni normative a tal proposito, più volte modificate, sono ora delegate, per quanto riguarda particolari ipotesi, quale quella del contratto scritto tra le parti, ad accordi volontari, da stipulare, entro un determinato termine, dalle Associazioni di categoria.

Questa scelta legislativa costituisce ardua sfida per gli esperti di diritto, poiché, anche ragionando in base alle precedenti esperienze, l’applicazione pratica di una disciplina secondaria che si propone come inderogabile diventa difficoltosa, se i suoi presupposti sono complessi. Infatti, prima di procedere alla comparazione tra la tariffa praticata tra le parti ed i costi di esecuzione dei relativi servizi, occorrerà probabilmente verificare una pluralità di altri aspetti:

- a) le caratteristiche soggettive delle parti interessate, fino al punto di sapere a quale Associazione di categoria sono iscritte;
- b) le caratteristiche del o dei trasporti oggetto del contratto scritto, comprese le tempistiche e le prestazioni accessorie;
- c) l’applicabilità a tale contratto di alcun valido accordo di settore, ovvero della disciplina dei costi minimi che l’Osservatorio avrà, di *default*, determinato, ovvero ancora, in caso di contratto scritto, ma incompleto (arg. ex art. 6, comma 6, Decr. Lgs. n. 286/2005), quella dei costi medi !
- d) infine, ma non ultimo, il contenuto concreto degli accordi presi tra le parti.

Siffatto scenario, se confermato dall’evoluzione normativa, rischia di gravemente pregiudicare l’*enforcement* dei diritti previsti da questa regolamentazione, visto oltretutto che, la sua eventuale violazione, non comporterebbe, a carico del trasgressore, l’applicazione delle sanzioni accessorie previste dal comma 13 del martoriato art. 83 bis (cfr. il testo del coma 4 ter, introdotto dalla novella legislativa).

Il fatto però che organi paritetici pubblichino periodicamente costi minimi e medi delle prestazioni di autotrasporto, consentirà comunque agli operatori interessati a detto mercato di operare più consapevolmente, considerata anche l’estensione delle ipotesi in cui la loro corresponsabilità sovrasta qualunque clausola contrattuale (si pensi, ad esempio, al mancato pagamento dell’autista che esegue il trasporto).

Avv. Michele Calleri

Avv. Maria Cristina Bruni

Avv. Benedetto Fratello

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