

Responsabilità condivise e azione diretta dell'autotrasporto

Come noto, la legge delega 1.3.2005 n. 32 (e il [Decr. Lgs. 21.11.2005 n. 286](#)), ai fini del superamento del sistema tariffario c.d. a forcella, hanno introdotto, nell'ordinamento nazionale alcune ipotesi **responsabilità condivisa**, in forza delle quali mittente, vettore, caricatore e proprietario della merce trasportata (da intendersi come destinatario della stessa) si presumono responsabili per alcune violazioni al codice della strada accertate tipicamente in capo all'autista del mezzo impiegato per il trasporto (autorizzazioni, orari di guida, velocità, sistemazione del carico sul veicolo). In pratica, tutti questi soggetti sono responsabili del pagamento delle relative sanzioni, ove non dimostrino, attraverso idonea documentazione munita di data certa, di aver adottato le necessarie contromisure affinché dette violazioni non si verificassero.

Sulla scorta di tale esperienza, che ha effettivamente condotto ad una maggiore formalizzazione del contratto di autotrasporto, il Legislatore, nel corso dell'anno 2010, ha introdotto una ulteriore forma di responsabilità condivisa (per l'ipotesi di gravi incidenti causati da violazioni del codice della strada da parte dell'autista: art. 7 bis [Decr. Lgs. n. 286/2005](#)) nonché una particolare ipotesi di responsabilità diretta, da parte di *tutti coloro che hanno ordinato il trasporto*, con riferimento al pagamento del nolo di chi lo ha eseguito (art. 7 ter, [Decr. Lgs. n. 286/2005](#)). Infine, la "legge di stabilità 2015" ([23.11.2014 n. 190](#)) ha ulteriormente allargato il quadro di queste particolari forme di responsabilità; prevedendo, da un lato, quella del committente per il pagamento degli stipendi, dei contributi e, talvolta, anche degli oneri fiscali dei dipendenti del vettore; dall'altro lato, la possibilità per il sub subvettore che ha eseguito il trasporto di rivolgersi direttamente al mittente per il pagamento del nolo dovuto al sub vettore (cfr. il comma 4 del novellato [art. 83 bis legge n. 6.8.2008 n. 133 e succ. modd.](#), nonché art. 6 ter, comma 3, [Decr. Lgs. n. 286/2005](#)).

Il fiorire di codeste ipotesi (di responsabilità condivisa ovvero azione diretta) nel diritto dell'autotrasporto, ha certamente generato un maggior coinvolgimento di tutti i protagonisti della catena logistica, nel garantire la corretta esenzione di tutte le obbligazioni relative al servizio di

trasporto commissionato, compresa quelle, talvolta trascurate, relative al pagamento di chi lo ha materialmente eseguito.

D'altra parte, una consimile alluvione legislativa, ha determinato oggettiva incertezza in ordine all'ambito delle responsabilità di ciascun soggetto della filiera ed ai controlli che è effettivamente in grado di fare, essenzialmente, sui propri fornitori.

Di tal ch , sembra ritenersi, soprattutto sul piano penale, che l'impresa di trasporto, esercitando un'attivit  oggettivamente pericolosa, debba dotarsi di un modello analogo a quello previsto dalla legge 231/2001, espressamente applicabile per il caso di incidenti sul lavoro.

Nell'attesa che tutte le imprese interessate prendano effettiva conoscenza della complessa legislazione sopra richiamata, osserviamo che l'aspetto pi  efficace della stessa sembra diventare l'azione diretta di cui l'art. 6 ter del [Decr. Lgs. n. 286/2005](#). In questo caso, la normativa prevede che il subvettore che ha eseguito il servizio possa rivolgersi direttamente nei confronti di tutti i soggetti che hanno "ordinato il trasporto", per il pagamento delle proprie competenze. Si tratta quindi di una misura finalizzata a contrastare il noto fenomeno dell'intermediazione nel mercato dell'autotrasporto, in cui gli operatori pi  disparati speculano sui "viaggi" loro commissionati "rivendendoli" a terzi e, talvolta, omettendo di pagare loro anche il (minor) nolo pattuito.

Certamente, la misura di contrasto va letta assieme a quelle che prevedono la corresponsabilit  del mittente su stipendi contributi etc. dei dipendenti del vettore, per cui si comprende come un'analogo tutela sia prevedibile in merito al compenso del "padroncino" mono veicolare. Tuttavia, l'ipotesi che il fornitore di servizi di autotrasporto dell'impresa che esercita professionalmente tale attivit  la possa bypassare, interferendo nei rapporti tra quest'ultima ed il proprio cliente, comporta effetti commerciali non irrilevanti, al punto che sono gi  iniziati i tentativi di distinguo, soprattutto da parte di coloro che, pur offrendo il servizio di trasporto, non esercitano professionalmente tale attivit : spedizionieri, operatori logistici, trasportatori esteri operanti in regime di CMR, etc., tutti

intenti a voler dimostrare di non essere “vettore” ovvero “coloro che hanno ordinato il trasporto”, ai sensi e per gli effetti della disposizione in esame.

L'art. 6 ter cit., redatto in maniera un po' involuta, prevede che **“Il vettore di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di un altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. E' esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore.”** (nostre le sottolineature).

Si potrebbe quindi pensare che il “vettore” indicato ben tre volte nel testo della norma in esame, sia solo un'impresa di autotrasporto per conto terzi, iscritta al relativo Albo professionale, ovvero equiparata (cooperative, consorzi), ovvero armonizzata (comunitaria e non), nonostante che questa precisazione sia prevista solo con riferimento al “vettore” che esegue materialmente il trasporto: in tal caso, la portata della disposizione in esame risulterebbe oltremodo ristretta al limitato caso di subtrasporto tra imprese iscritte all'Albo. Con l'ulteriore avvertenza che l'ulteriore sub sub trasporto non sarebbe più possibile, stante la nuova disciplina (commi 4) dell'[art. 83 bis](#). cit.

Pertanto, ai fini della applicabilità della disposizione in esame, chi ordina il trasporto e non è vettore iscritto all'Albo potrebbe essere solo committente, ovvero sub committente, laddove, ricevuto un incarico di trasporto pur non essendo iscritti all'Albo, lo ha sub commissionato ad un vettore autorizzato. Questa sarebbe infatti la definizione dell'art. 2 del [Decreto Lgs. n. 286/2005](#), in cui peraltro la figura del “mittente”, indicata nella norma in esame come il “mandante effettivo della consegna” non è prevista.

La conseguenza di questo discorso è che, paradossalmente, il vettore abilitato che ricevesse un ordine di trasporto che, eccezionalmente, non riesce ad eseguire con i propri mezzi, affidandolo quindi al sub vettore, sarebbe assoggettato all'azione diretta di quest'ultimo, mentre il "vettore" abusivo, che offre al mercato servizi di trasporto che poi fa eseguire da soggetti abilitati, vero obbiettivo della disposizione anticoncorrenziale in esame, andrebbe esente dall'azione diretta.

La nostra opinione è che la questione vada risolta sul piano civilistico, come sempre, nell'ambito del contratto di trasporto, precisando i compiti ed il "mestiere" di ciascuno dei soggetti della catena logistica interessata al servizio: per esempio, lo spedizioniere, che è il soggetto che ha avuto mandato di sottoscrivere un contratto di trasporto per conto e/o a nome del committente (art. 1737 Cod. Civ.), è generalmente non considerato "vettore", sia ai fini della responsabilità da perdita od avaria della merce trasportata (come in genera avviene), sia nell'ambito dell'azione diretta in esame. Ma che dire di tutti i *vettori*, che così si offrono ai propri committenti (abusivamente ?) e che comunque compaiono come tali nei contratti e nei documenti di trasporto ? Il nostro Studio legale ha da tempo sollevato la questione dinnanzi alla Suprema Corte di Cassazione, poiché se è pacifico che il contratto di trasporto concluso con un "vettore" non autorizzato è nullo, come lo è quello di mediazione con un agente non iscritto all'Albo, ovvero di consulenza legale con un avvocato abusivo, allora il subvettore che ha eseguito il servizio potrebbe agire in via extracontrattuale, contro il committente, per il recupero del controvalore della propria prestazione.

Così ragionando, la funzione della norma dovrebbe essere residuale, nel senso che, ferme restando le abituali conseguenze delle nullità del contratto di trasporto concluso con un vettore abusivo, "anche" nel caso in cui questo fosse invece concluso con un vettore abilitato, il sub vettore avrebbe diritto ad agire direttamente contro il committente. Tuttavia, a noi pare preferibile la soluzione secondo la quale l'intento del Legislatore sia quello di tutelare il vettore abilitato che ha eseguito il trasporto (così come precisato nell'*incipit* dell'art. 6 ter), nei confronti di tutti i "vettori" che gli hanno commissionato il trasporto, fino a giungere al "mittente" effettivo della consegna.

La vera morale di questa storia è che, prima di stipulare un contratto di autotrasporto, non solo il committente è tenuto a verificare le abilitazioni del proprio vettore, ma anche il sub vettore abilitato, se volesse cautelarsi tramite i benefici e le garanzie dell'azione diretta, farebbe meglio a preventivamente assicurarsi che chi gli ha dato l'incarico sia iscritto all'Albo, a meno di non dare significato diverso, quasi teleologico, al termine "mittente" contenuto nella disposizione in esame. Un vero pasticcio, che il Legislatore farebbe meglio a chiarire quanto prima, per non affidarsi alla Giurisprudenza italiana che, in passato, ha avuto bisogno di troppo tempo per chiarirsi le idee.