



**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MACERATA**

**DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA**

*Corso di Dottorato di Ricerca in*

**SCIENZE GIURIDICHE**

*Diritto Privato e Processo nella Prospettiva Comparatistica e nella Dimensione  
Europea*

*Ciclo XXXIII*

**L'AUTOTRASPORTO DI COSE PER CONTO TERZI TRA REGOLE DI  
MERCATO, AUTONOMIA NEGOZIALE E TUTELA DELLA  
SICUREZZA STRADALE**

RELATORE

Chiar.mo Prof. Stefano Pollastrelli

DOTTORANDA

Dott. ssa Beatrice Baldoni

COORDINATORE

Chiar.mo Prof. Massimo Meccarelli

Anno 2021

## INDICE

<b>INTRODUZIONE.....</b>	<b>5</b>
--------------------------	----------

### CAPITOLO I

#### **RICOSTRUZIONE NORMATIVA DEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO DI MERCI**

1.1 Il primo intervento normativo: la legge 20 giugno 1935, n. 1349.....	8
1.2 L'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ad opera della legge n. 298/1974.....	10
1.3 La fine del regime autorizzativo per l'autotrasporto di merci in conto terzi .....	16
1.4 Il decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395 .....	17
1.5 La legge 24 dicembre 2007, n. 244 .....	19
1.6 L'evoluzione del quadro istituzionale in ambito comunitario .....	21
1.7 La legge n. 35/2012: applicazione del Reg. (CE) n. 1071/2009 sul territorio nazionale 30	
1.8 Il «Pacchetto sulla Mobilità UE 2020».....	32

### CAPITOLO II

#### **PROFILI DEL TRASPORTO DI MERCI IN CONTO PROPRIO ED IN CONTO TERZI**

2.1 Definizione dell'autotrasporto di merci in conto proprio .....	39
2.2.1 Autotrasporto di merci per conto di terzi: profili normativi .....	46
2.2.2 L'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi .....	49
2.2.3 Requisiti connessi al perfezionamento dell'iscrizione all'Albo.....	54
2.2.4 Accesso e autorizzazione all'esercizio della professione di autotrasportatore.....	68
2.3 Abuso dell'esercizio della professione.....	76
2.4 Profili distintivi tra attività di autotrasporto in conto proprio ed attività di autotrasporto in conto terzi.....	79

## **CAPITOLO III**

### **GLI ELEMENTI DEL CONTRATTO DI TRASPORTO E L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA TARIFFARIO A FORCELLA**

3.1 Definizione e fonti normative del contratto di trasporto .....	82
3.2 I soggetti del contratto di trasporto .....	88
3.3 La forma del contratto di trasporto.....	100
3.4 Un regime tariffario obbligatorio: le «tariffe a forcella».....	107
3.5 Il superamento del sistema delle «tariffe a forcella»: il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286.....	115

## **CAPITOLO IV**

### **LA RIFORMA DELL'ATTIVITA' DI AUTOTRASPORTO MERCI IN CONTO TERZI: PROFILI TARIFFARI**

4.1 Elementi innovativi del settore introdotti ad opera del decreto legislativo n. 286/2005	121
4.2 La battuta di arresto della riforma di settore: il regime dei «costi minimi di esercizio»	128
4.3 Pronunce e segnalazioni in ordine alla natura «anticoncorrenziale» dei «costi minimi di esercizio».....	134
4.4 La sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea del 4 settembre 2014 nelle cause riunite C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13, e C-208/13.....	138
4.5 Sospetti elementi di incostituzionalità nel regime dei costi minimi.....	141
4.6 L'intervento sulla scena della legge di stabilità del 2015.....	145
4.7 Ulteriori sviluppi di settore: la riconosciuta legittimità dei costi minimi determinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti .....	150

## **CAPITOLO V**

### **RIFORMA E «CONTRORIFORMA» DI SETTORE A CONFRONTO**

5.1 Autonomia contrattuale delle parti: il decreto legislativo n. 286/2005 vs la legge n. 190/2014.....	155
5.2 Ulteriori aspetti della legge di stabilità 2015 deputati alla tutela della sicurezza stradale e sociale: il regime della responsabilità solidale del committente.....	160
5.3.1 Il sub-trasporto: l'azione diretta del sub-vettore nei confronti del mittente.....	166
5.3.2 La fattispecie del sub-trasporto alla luce della legge n. 190/2014 .....	171

5.4 Ulteriori novità proposte dalla legge di stabilità 2015: la soppressione della scheda di trasporto e l'introduzione della negoziazione assistita.....	176
---	-----

## **CAPITOLO VI**

### **IL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA IN CONTO TERZI NEL PANORAMA COMUNITARIO ED INTERNAZIONALE**

6.1.1 Il trasporto internazionale di merci su strada: la CMR.....	183
6.1.2 Profili indicativi del contratto di trasporto internazionale .....	188
6.2 Il cabotaggio stradale di merci.....	199
6.3 Il cronotachigrafo .....	209
<b>CONCLUSIONI E PROSPETTIVE.....</b>	<b>215</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>222</b>

## INTRODUZIONE

L'autotrasporto di merci su strada è un settore che è stato caratterizzato nel tempo da un'importante crescita esponenziale, inarrestabile tuttora oggi, che ha inevitabilmente invitato il legislatore ad intervenire in modo notevole e frequente al fine di disciplinare la confusione normativa che permeava l'intero ambito sotto molteplici profili.

Con l'intento di fare chiarezza sull'argomento, il presente studio si pone l'obiettivo di ripercorrere le tappe principali che hanno segnato il settore del trasporto merci, con uno sguardo specifico all'iter legislativo che ha influenzato il percorso dell'autonomia negoziale delle parti nella conclusione dei contratti di trasporto, e al sistema tariffario di riferimento che ne ha inficiato lo sviluppo.

Nel delineare il quadro della situazione giuridica afferente al settore in oggetto, l'elaborato in questione apre il primo capitolo analizzando lo sviluppo normativo a cui il trasporto terrestre di merci è stato sottoposto nel tempo, palesando le principali disposizioni legislative che lo hanno regolato e che hanno messo fine al regime di autorizzazioni e contingentamento che lo contraddistinguevano sin dagli anni '30, comportando una graduale liberalizzazione dello stesso.

Un'analisi, quella del primo capitolo, compiuta in modo trasversale, sia a livello nazionale che a livello comunitario, evidenziando le novità che i due principali pacchetti normativi comunitari hanno apportato al settore, da un lato per uniformare le condizioni di esercizio della professione di trasportatore di merci su strada in conto terzi, mediante l'istituzione di un quarto requisito di accesso e del Registro Elettronico Nazionale, e dall'altro lato per rendere conforme a tutti gli Stati membri l'accesso alla professione sul territorio comunitario, ricorrendo al possesso della licenza comunitaria e dell'attestato di conducente.

Il secondo capitolo presenta, in modo oculato, i requisiti richiesti per l'accesso a suddetta professione, descrivendo ogni obbligo che le imprese di trasporto sono chiamate ad esperire per raggiungere tale scopo: l'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori ed al REN.

Il contratto di trasporto, su cui si focalizza il terzo capitolo, è analizzato nei suoi elementi più significativi: parti coinvolte, forma, autonomia contrattuale e determinazione del corrispettivo, in un crescendo di disposizioni normative nazionali e comunitarie che sono concorse a disciplinarlo in maniera sempre più esaustiva ad ogni tentativo legislativo.

Particolare attenzione è stata dedicata al profilo tariffario contrattuale che ha subito notevoli cambiamenti per mano del legislatore nazionale, condizionando in modo preminente l'autonomia contrattuale delle parti, giustificati dall'intenzione di influenzare la tutela della sicurezza stradale; a tal proposito viene fornita una panoramica che ha inizio con il sistema tariffario amministrato delle tariffe a forcella, passa per il regime dei costi minimi e termina con un'autonomia negoziale restituita alle parti soltanto recentemente.

Il quarto ed il quinto capitolo analizzano a fondo quanto appena descritto, confrontando le novità che la riforma del settore del 2005 ha apportato e quanto confutato e modificato dalla controriforma intervenuta ad opera della legge di stabilità del 2015 sugli stessi elementi.

Conclude il sesto capitolo uno sguardo al trasporto internazionale, disciplinato dalla Convenzione di Ginevra del 1956, dando conto dei principali elementi che definiscono il contratto di trasporto terrestre di merci sul territorio internazionale, le merci che possono risultarne oggetto e la portata applicativa della convenzione stessa; anche il cabotaggio terrestre, trattato parimenti nell'ultimo capitolo, viene analizzato nel suo evolversi normativo, dalla «riserva» limitante iniziale, alla sua liberalizzazione avvenuta per mezzo del Reg. (CE) n. 1072/2009, qualificandosi quale strumento efficace e vantaggioso che permette di eseguire un determinato

numero di consegne, in ambito di trasporto internazionale, consentendo di evitare viaggi con autoveicoli vuoti ottimizzando le tempistiche, ponendosi non soltanto in un'ottica di maggiore profitto economico, ma anche di salvaguardia ambientale.

Si cercherà, pertanto, di fornire un ritratto dettagliato del settore dell'autotrasporto merci in questi sei capitoli che seguiranno, soffermandosi sulle principali caratteristiche che lo contraddistinguono, validandone i punti di forza ed evidenziando quelli di debolezza arrivando a poter definire un quadro conclusivo dello stesso, elaborando prospettive che sarebbe auspicabile attuare, ed altre su cui sarebbe importante intervenire con un proposito di liberalizzazione.

# CAPITOLO I

## RICOSTRUZIONE NORMATIVA DEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO DI MERCI

1.1 Il primo intervento normativo: la legge 20 giugno 1935, n. 1349. – 1.2 L'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ad opera della legge n. 298/1974. – 1.3 La fine del regime autorizzativo per l'autotrasporto di merci in conto terzi. – 1.4 Il decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395. – 1.5 La legge 24 dicembre 2007, n. 244. – 1.6 L'evoluzione del quadro istituzionale in ambito comunitario. – 1.7 La legge n. 35/2012: l'applicazione del Reg. (CE) n. 1071/2009 sul territorio nazionale. – 1.8 Il «Pacchetto sulla Mobilità UE 2020».

### **1.1 Il primo intervento normativo: la legge 20 giugno 1935, n. 1349**

Molteplici sono le fonti che, nel corso del tempo hanno tentato di dare definizione a tale tipologia di trasporto ed è partendo dal primo intervento legislativo in materia, e procedendo con un *excursus* temporale, che il presente lavoro cercherà di delineare, nel modo più dettagliato possibile, gli elementi che caratterizzano il trasporto di merci in conto terzi<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> In merito ai profili generali dell'autotrasporto di cose, si rinvia a: C. PUTIGNANO, *L'autotrasporto italiano di merci e l'Europa*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1998, pp. 614 ss.; G. SARZINA, *Nuova disciplina dell'autotrasporto di merci*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1999, pp. 421 ss.; M. D'ANTINO, *L'autotrasporto delle merci: questioni aperte*, in *Amm. ferr.*, marzo 2000, p. 15; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, Infrastrutture e accesso al mercato*, Milano, 2004, pp. 300 e ss.; S. ZUNARELLI – A. ROMAGNOLI – A. CLARONI, *Casi e materiali di Diritto pubblico dei trasporti*, Bologna, 2005, p. 239; S. ZUNARELLI, *Diritto dei trasporti*, Bologna, 2006, p. 49; N. CALLIPARI – P. UGGÈ, *L'autotrasporto di merci per conto di terzi*, Roma, 2009; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. Infrastrutture e accesso al mercato*, Milano, 2011; C. TINCANI, *La natura del trasporto stradale di merci*, Milano, 2012; M. RIGUZZI – P. CARMAGNANI, *Manuale del diritto dei trasporti*, Napoli, 2014; A. ZAMPONE, *Novità nell'autotrasporto di cose per conto terzi*, in *Libro dell'anno del Diritto 2016*, Roma, 2016, pp. 497 ss.; C. LOBINA – A. MACERA, *Autotrasporto di merci*, Forlì, 2017; G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*,



È d'obbligo iniziare menzionando la legge del 20 giugno 1935, n. 1349, recante «*Disciplina dei servizi di trasporto merci mediante autoveicoli*», nella quale risultava già evidente la differenza tra il trasporto di merci per conto terzi ed il trasporto di merci in conto proprio, prevedendo per la prima tipologia il rilascio di un'autorizzazione da parte dell'autorità competente, mentre per la seconda la necessità di una licenza.

Per mezzo della suddetta legge, con riferimento al trasporto in conto terzi, il legislatore aveva lo scopo di favorire e riconoscere giuridicamente le imprese già esistenti; le autorizzazioni disponibili dovevano, infatti, essere rilasciate soltanto alle imprese già operanti mentre coloro che avevano intenzione di avviare un'impresa *ex novo* potevano farlo soltanto nel caso di rinuncia di un'altra impresa che cessasse il suo esercizio<sup>2</sup>.

Grazie all'entrata in vigore del codice civile nel 1942, si ottenne una disciplina specifica in materia di trasporto, con una serie di norme a contenuto generale (art. 1678 c.c. e ss.) ed altre, invece, riferite più specificatamente al trasporto di merci (artt. 1683 – 1702 c.c.).

In quegli anni erano le circolari ministeriali, emanate sulla base della l. n. 1349/1935, a stabilire le linee guida in tema di rilascio delle autorizzazioni necessarie al trasporto in conto terzi<sup>3</sup>, ed in particolar modo il decreto ministeriale

---

Milano, 2018; S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Milano, 2020, pp. 303 ss.

<sup>2</sup> La natura di questo atteggiamento del legislatore, che si potrebbe definire «protezionistico», trova giustificazione nel momento storico in cui il testo normativo fu emanato, un periodo caratterizzato da un'economia principalmente agricola, non ancora attrezzata e pronta per gli scambi commerciali, i trasferimenti avvenivano, infatti, maggiormente via mare. Grazie allo sviluppo dell'industria motoristica si è assistito ad un'evoluzione dell'economia che è passata da agricola ad industriale, e contestualmente allo sviluppo di infrastrutture e servizi che hanno sempre più agevolato il trasporto su gomma, che ad oggi risulta essere quello più efficiente, efficace e rapido rispetto alle altre tipologie di trasporto. Per maggiori approfondimenti, cfr. N. CALLIPARI – P. UGGÈ, *L'autotrasporto di merci per conto di terzi*, *op. cit.*, pp. 201 ss.

<sup>3</sup> In particolare le circolari nn. 327 e 20871 del 1949 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

dell'8 giugno 1949, il quale si occupava di stabilire i criteri da seguire per il rilascio dei suddetti titoli autorizzativi, consistenti nell'iscrizione dell'impresa alla locale Camera di commercio, nel possesso di un veicolo da parte della ditta, nel fatto che l'organo preposto al rilascio o all'eventuale revoca del titolo fossero gli uffici provinciali della motorizzazione civile e nel principio per il quale i titoli fossero rilasciati calcolando il contingente su base provinciale.

La situazione evolve quando il 12 ottobre 1955 fu emanato un nuovo decreto ministeriale che prevedeva un incremento del numero delle autorizzazioni che le province potevano rilasciare, per il trasporto in conto terzi, in aggiunta a quelle già esistenti; la nuova norma si occupava anche di delineare in maniera più precisa i requisiti a cui l'impresa richiedente doveva ottemperare, quali il possesso di:

- una capacità tecnica ed organizzativa;
- una particolare attrezzatura deputata all'esercizio di trasporti speciali;
- una comprovata qualifica di reduce di guerra, mutilato o invalido di servizio.

Dopo aver verificato l'adeguatezza dei requisiti sopra menzionati, l'ispettorato della motorizzazione civile, organo deputato in tal senso, doveva accertare l'idoneità finanziaria e morale delle ditte richiedenti le autorizzazioni in oggetto.

Con il d. m. del 1955 si completa il quadro dei requisiti richiesti nell'ambito del trasporto di merci in conto terzi che ogni ditta di autotrasporto deve possedere, e che si sostanziano nei requisiti, oggi maggiormente perfezionati, di onorabilità, idoneità professionale e capacità finanziaria, che verranno nel prosieguo analizzati.

## **1.2 L'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ad opera della legge n. 298/1974**

La legge del 6 giugno 1974, n. 298 recante *«Istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di*

*cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merce su strada»* rappresenta, ancora oggi, il testo più rilevante in materia, sul quale tutte le successive disposizioni si baseranno<sup>4</sup>.

Come insito nel titolo stesso del provvedimento, furono due le principali novità che il legislatore volle introdurre: l'istituzione di un apposito albo, a cui tutti i soggetti intenzionati ad esercitare suddetta professione erano obbligati ad iscriversi, e l'introduzione di un sistema, denominato «tariffe a forcella», mirato a garantire un regime amministrato dei prezzi, limitando di fatto la libertà delle parti nel procedimento volto a concordare il corrispettivo del vettore<sup>5</sup>.

L'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori, istituito presso l'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione, dando sede ai correlati albi provinciali presso gli uffici provinciali della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione, stabiliva un'ancor più netta distinzione con il regime del trasporto in conto proprio in quanto per l'esercizio di quest'ultimo continuava ad essere richiesto soltanto il possesso di un'apposita licenza, mentre per il conto terzi l'iscrizione in oggetto si aggiungeva all'ottenimento dell'autorizzazione prevista, divenendo, anzi, requisito fondamentale per poterla richiedere.

La stessa l. n. 298/1974, all'art. 30 provvedeva, ad ogni modo, a circoscrivere il suo campo di applicazione, elencando le tipologie di trasporto esentate dalla normativa in oggetto qualora fossero eseguiti con:

- gli autoveicoli adibiti a trasporto di cose in dotazione fissa alle forze armate, ai corpi armati dello Stato, al Corpo dei vigili del fuoco, alla Croce rossa italiana e al Corpo forestale dello Stato, muniti delle particolari targhe di riconoscimento;

---

<sup>4</sup> Il testo normativo, aggiornato alle ultime disposizioni emanate, è rinvenibile in *Codice dei Trasporti*, a cura di S. POLLASTRELLI, Macerata, 2019, pp. 232 ss.

<sup>5</sup> Sul tema delle tariffe a forcella *infra*, cap. III, par. 3.4.

- gli autoveicoli di proprietà dell'amministrazione dello Stato, comprese le aziende autonome dello Stato, delle regioni, dei comuni, delle province e loro consorzi, destinati esclusivamente al trasporto di cose necessarie al soddisfacimento delle proprie esigenze interne;
- gli autoveicoli di proprietà delle rappresentanze diplomatiche e consolari degli Stati esteri, adibiti al trasporto di cose necessarie all'esercizio delle loro funzioni, a condizione di reciprocità di trattamento negli Stati rispettivi;
- gli autocarri-attrezzi di ogni genere, le autopompe, le autoinnaffiatrici stradali e tutti gli altri autoveicoli speciali non adibiti al trasporto di cose e che, a giudizio del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, siano da considerarsi esclusivamente quali mezzi d'opera;
- gli autofurgoni destinati al trasporto di salme;
- gli autoveicoli adibiti al servizio pubblico di linea per trasporto di viaggiatori, autorizzati anche al trasporto di effetti postali, pacchi agricoli e merci a collettame, in servizio di collegamento con le ferrovie e tramvie e, ove questo manchi, al trasporto dei bagagli e pacchi agricoli;
- le autovetture e le motocarrozze destinate ad uso privato per trasporto di persone, allorché trasportino occasionalmente cose per uso esclusivo del proprietario;
- h) gli autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose dotati della particolare carta di circolazione, aventi una portata massima, ivi indicata, non superiore ai 5 quintali, utilizzati per il trasporto di cose per uso esclusivo del proprietario, purché siano muniti del contrassegno speciale che verrà stabilito con suo decreto dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Cfr. art. 30, l. n. 298/1974.

Il campo di applicazione della l. n. 298/1974 fu ulteriormente ridotto nel 1993, con l'art. 88, comma 2, d. lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (nuovo codice della strada)<sup>7</sup>, il quale prevedeva che le disposizioni della legge in oggetto non si applicassero agli autoveicoli aventi massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 t; derivandone, così, che qualsiasi trasporto effettuato entro questi requisiti, sia a titolo di conto proprio che di conto terzi, fosse esentato da qualsiasi autorizzazione o licenza.

L'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori era subordinata alla soddisfazione di alcune condizioni elencate ai sensi dell'art. 13, l. n. 298/1974<sup>8</sup>, e soltanto dopo averla ottenuta, ottemperando a queste ultime, il soggetto richiedente poteva presentare istanza all'Ufficio Provinciale della Motorizzazione Civile per l'ottenimento del titolo autorizzativo finalizzato all'esercizio dell'attività da parte dell'impresa<sup>9</sup>.

Il fondamento secondo il quale il legislatore imponeva l'obbligo di munirsi sia di iscrizione all'Albo che di titolo autorizzativo era giustificato da una duplice motivazione: garantire, da un lato, serietà, professionalità e qualità nell'esercizio

---

<sup>7</sup> Testo aggiornato alle modifiche introdotte dalla l. 28 febbraio 2020, n. 8.

<sup>8</sup> Il citato art. 13, in merito alle condizioni necessarie, elenca: il possesso della cittadinanza italiana per i titolari di imprese individuali, salvo quanto previsto dall'art. 14 della medesima legge; avere la disponibilità di mezzi tecnici ed economici adeguati all'attività da svolgere; essere iscritto alle Camere di commercio per l'attività di autotrasporto di cose per conto terzi; avere stipulato contratto di assicurazione per la responsabilità civile dipendente dall'uso degli autoveicoli e per i danni alle cose da trasportare, con i massimali prescritti nel regolamento di esecuzione, che comunque non possono essere inferiori a quelli previsti in altre disposizioni legislative in vigore; avere ottemperato alle norme di legge in materia di previdenza ed assicurazioni sociali per i propri dipendenti; essere iscritto nei ruoli delle imposte sui redditi delle persone fisiche o giuridiche relativamente al reddito d'impresa o avere presentato la dichiarazione relativamente a tale reddito; non avere riportato condanne a pene che importassero l'interdizione da una professione o da un'arte o l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa, salvo che fosse intervenuta la riabilitazione; non avere in corso procedura di fallimento, né essere stato soggetto a procedura fallimentare, salvo che fosse intervenuta riabilitazione.

<sup>9</sup> Sul regime delle autorizzazioni finalizzate all'effettuazione di operazioni di autotrasporto in conto terzi, durante il periodo in cui era in vigore il testo originario della l. n. 298/1974, v. F. GHELARDUCCI, *In tema di autorizzazioni contingentate all'autotrasporto di cose in conto terzi: il d. m. 21 novembre 1978*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1979, pp. 569 ss.

dell'attività dell'autotrasporto, che una smisurata presenza di imprese del settore non avrebbe assicurato e, dall'altro, cercare di evitare una crescita smodata della domanda di trasporto rispetto all'offerta, che avrebbe inevitabilmente comportato una riduzione dei prezzi e della qualità del servizio, preservando così anche le strade e l'ambiente da un'eccessiva circolazione di automezzi.

Relativamente ai titoli autorizzativi, la stessa l. n. 298/1974 individuava due tipologie di autorizzazioni per il trasporto di cose in conto terzi:

- quelle senza vincoli o limiti di esercizio (anche dette «contingentate», in quanto calcolate su contingenti periodici, sulla base di specifici decreti del Ministro dei Trasporti);
- quelle speciali, con limiti relativi alle cose da trasportare, alla portata, alle caratteristiche, all'impiego del veicolo e persino alla loro validità temporale; tali autorizzazioni non sono mai state soggette a contingentamento, poiché pensate per soddisfare esigenze di trasporto temporanee o particolari<sup>10</sup>.

Nello stesso anno in cui in Italia venivano introdotte queste importanti novità ad opera della l. n. 298/1974<sup>11</sup>, la Comunità Europea si prefiggeva di armonizzare le condizioni di accesso alla professione di autotrasportatore di cose in ambito

---

<sup>10</sup> Con successivo d. m. del 27 febbraio 1992 il Ministro dei Trasporti decise di trasformare tutte le autorizzazioni speciali per il trasporto di cose in conto terzi in autorizzazioni senza limiti o vincoli, ad eccezione di alcune tipologie specifiche di autorizzazioni; ciò in virtù del fatto di poter ottenere un miglioramento della competitività tra le imprese di trasporto italiane a livello europeo.

<sup>11</sup> Per ulteriori approfondimenti della suddetta legge e sulla relativa disciplina, si vedano: C. TINCANI, *I Servizi di trasporto di cose su strada*, in *Codice dei trasporti*, a cura di L. Tullio – M. Deiana, Milano, 2011, pp. 185 ss.; C. ALVISI – A. ROMAGNOLI, *L'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose nel quadro della regolamentazione nazionale, locale e comunitaria*, in *Il diritto del mercato del trasporto*, a cura di S. Zunarelli, diretto da F. Galgano, *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia*, XLIX, Padova, 2008, pp. 97 e ss.; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Autotrasporto di merci per conto terzi*, in *Dig. Disc. Priv., sez. comm., Agg.*, II, Torino, 2003, pp. 72 ss.; W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, pp. 337 ss.; G. FERRARO, *L'evoluzione legislativa nel settore dell'autotrasporto di cose*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1988, pp. 394 ss.; G. VERMIGLIO, *Disciplina dell'autotrasporto di cose: intervento pubblico per la direzione del settore*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1979, pp. 531 ss., G. SARZINA, *La nuova disciplina dell'autotrasporto*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1975, pp. 36 ss.

comunitario mediante la direttiva 12 novembre 1974, n. 561, con la quale si voleva favorire la libertà di esercizio ed il diritto di stabilimento delle imprese.

La direttiva sopra citata doveva essere attuata nella legislazione degli Stati membri entro il 1° gennaio 1978, in Italia, però, fu recepita soltanto con la legge 30 marzo 1987, n. 132, e con il decreto ministeriale del 5 novembre 1987, n. 508; entrambe le normative prevedevano che chiunque volesse accedere alla professione di trasportatore di cose per conto di terzi, dovesse obbligatoriamente dimostrare di avere i seguenti requisiti: 1) idoneità morale, 2) capacità finanziaria, 3) capacità professionale.

Tali requisiti saranno ripresi e modificati, dapprima dalla legge 23 dicembre 1997, n. 454, poi dal d. lgs. 22 dicembre 2000, n. 395, intervenuti sulla scena per attuare le ultime direttive comunitarie emanate nel settore: la direttiva 96/26/CE, e la 98/76/CE, entrambe riguardanti l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali, come di seguito sarà meglio spiegato nel testo.

La l. n. 454/1997 si poneva, unitamente al suo decreto delegato n. 84/1998, due fondamentali obiettivi: l'uno quello del *«riordino della disciplina per l'accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi»*, perseguito adeguando la normativa nazionale a quella comunitaria attraverso il recepimento della direttiva 96/26/CE del 29 aprile 1996; l'altro relativo al *«riordino in materia di rilascio delle autorizzazioni per i trasportatori di cose per conto di terzi»*<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Cfr. d. lgs. n. 85/1998.

### 1.3 La fine del regime autorizzativo per l'autotrasporto di merci in conto terzi

Mediante il d. lgs. 14 marzo 1998, n. 85, recante «*Riordino della disciplina concernente il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, a norma dell'art. 7, comma 2 della legge 23 dicembre 1997 n. 454*» si ha il superamento, in modo definitivo, del regime autorizzativo nell'ambito di autotrasporto di cose per conto di terzi con una conseguente, anche se non totale, liberalizzazione dell'attività di autotrasporto.

Al comma 1, dell'art. 1, del decreto si legge, infatti, che «*a decorrere dal 1° luglio 2001<sup>13</sup> sono autorizzate all'esercizio dell'attività di trasportatore su strada per conto di terzi le imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori*», comportando il principio secondo il quale da quella data in poi tutte le imprese regolarmente iscritte all'Albo, dopo aver dimostrato il possesso dei requisiti richiesti e la titolarità delle precedenti autorizzazioni conto terzi, avrebbero potuto eseguire l'attività di trasporto con tutti i mezzi necessari di cui abbisognavano, senza dover garantire, per ogni veicolo utilizzato, un titolo autorizzativo: questi ultimi furono, anzi, implicitamente abrogati.

L'art. 2, di seguito, sanciva che dall'entrata in vigore del suo regolamento attuativo, nel luglio 1998, fino alla data della presunta liberalizzazione fissata per il 1° luglio 2001, tutti i titoli autorizzativi esistenti sui singoli veicoli venissero convertiti, sulla base di un calendario ben preciso stilato dal Ministero dei Trasporti, in un'unica autorizzazione all'impresa per una massa complessiva corrispondente alla somma delle masse dei singoli veicoli autorizzati: un'autorizzazione per tonnellaggio chiamata autorizzazione globale dell'impresa<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> La data inizialmente prevista era il 1° gennaio, ma fu modificata ad opera del d. lgs. n. 395/2000, ai sensi dell'art. 22.

<sup>14</sup> L'art. 2, comma 4, d. lgs. n. 85/98, prevedeva la possibilità per l'impresa di aumentare la capacità di trasporto, fino al raddoppio della massa complessiva autorizzata.



Quanto appena descritto era stabilito con riferimento alle imprese dotate di autorizzazioni conto terzi senza limiti e vincoli di esercizio, per le imprese, invece, in possesso di autorizzazioni speciali, il citato decreto consentiva lo svolgimento dell'attività in due diverse modalità: facendosi rilasciare speciali autorizzazioni per determinate tipologie di trasporto o convertendo le speciali autorizzazioni al trasporto di cose, di cui erano in possesso, in autorizzazioni globali d'impresa<sup>15</sup>.

Si tratta però di una liberalizzazione del settore soltanto presunta e non completa, in quanto dal 1° luglio 2001 al 31 dicembre 2007 si imponeva a tutti i soggetti che volessero affacciarsi all'esercizio della professione per la prima volta, non soltanto la dimostrazione del possesso dei tre requisiti richiesti con conseguente iscrizione all'Albo nazionale, ma anche di aver rilevato l'attività da una ditta, titolare di regolare autorizzazione ed in possesso dell'iscrizione all'Albo, che avrebbe poi richiesto la cancellazione dallo stesso, per cessione d'azienda o per acquisto dell'intero parco veicolare.

#### **1.4 Il decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395**

Per mezzo del d. lgs. n. 395/2000<sup>16</sup>, successivamente modificato ed integrato dal d. lgs. n. 478/2001, veniva recepita in Italia l'ulteriore direttiva comunitaria, CE/98/76, in materia di accesso alla professione di autotrasportatore.

Quest'ultima si prefiggeva lo scopo di connotare di maggiore uniformità i requisiti di accesso al trasporto su strada, sia di merci che di viaggiatori

---

<sup>15</sup> Per maggiori approfondimenti sull'argomento si rimanda a N. CALLIPARI – P. UGGÈ, *L'autotrasporto di merci per conto di terzi*, op. cit. pp. 208 ss.

<sup>16</sup> In materia di «Attuazione della direttiva del Consiglio dell'Unione europea n. 98/76/CE del 1° ottobre 1998, modificativa della direttiva n. 96/26/CE del 29 aprile 1996 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali», in *G.U.* n. 303 del 30 dicembre 2000.

introducendo, a differenza della disciplina previgente, precisi obblighi di controllo periodici dei requisiti in capo alle imprese titolari degli stessi, e determinate norme deputate al riconoscimento nei diversi Stati membri degli attestati e dei certificati dimostranti i requisiti necessari, conseguiti in un Paese comunitario diverso da quello di origine.

Il decreto in oggetto, definitivamente entrato in vigore il 17 agosto 2005 con l'emanazione del relativo regolamento attuativo contenuto nel d. m. n. 161/2005, stabiliva che qualsiasi impresa esercitante autotrasporto merci in conto terzi, o che avesse voluto accedere alla professione *ex novo*, dovesse dimostrare di essere titolare dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria ed idoneità professionale, ad eccezione delle imprese che, alla data del 31/12/1977, erano già state autorizzate in quanto titolari di autorizzazione insistente su veicolo, dal momento che in quel periodo non esisteva alcuna direttiva comunitaria in materia.

Con riferimento al tonnellaggio minimo richiesto per la dimostrazione dei tre requisiti richiesti va detto che, inizialmente, l'art. 2 del d. lgs. n. 395/2000 esonerava le imprese di trasporto che avrebbero esercitato con una massa complessiva a pieno carico inferiore a 3,5 t, lasciando però la facoltà al Ministero dei Trasporti di abbassare la soglia di tonnellaggio stabilita, cosa che di fatto avvenne per mezzo del d. m. n. 161/2005, con cui si passò da 3,5 a 1,5 t.

In seguito all'emanazione del d. m. n. 161/2005 ciascuna impresa che esercitasse trasporto di merce su strada per conto di terzi con autoveicoli di massa complessiva a pieno carico inferiore a 1,5 t, era chiamata a doversi iscrivere all'Albo nazionale dopo aver espletato esclusivamente la dimostrazione del requisito di onorabilità, a differenza delle imprese che invece contavano una massa complessiva superiore a 1,5 t, le quali erano tenute a dimostrare tutti e tre i requisiti previsti.

Con riferimento alle nuove imprese che per la prima volta si affacciavano all'esercizio della professione e non erano ancora iscritte all'Albo, interveniva il

d. l. 3 luglio 2001, n. 256, poi convertito in l. 20 agosto 2001, n. 334<sup>17</sup>, volto al superamento del sistema delle autorizzazioni.

La l. n. 334/2001 introduceva il comma 1 *bis* all'art. 22, d. lgs. n. 395/2000, attuativo della direttiva 98/76/CE, il quale disponeva che fino al 31 dicembre 2007 *«le imprese che intendono esercitare la professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi devono possedere i requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e capacità professionale, essere iscritte all'Albo degli autotrasportatori per conto di terzi e dimostrare di avere acquisito, per cessione d'azienda, imprese di autotrasporto, ovvero l'intero parco veicolare di altra impresa iscritta all'Albo ed in possesso di titolo autorizzativo, che cessi l'attività»*.

### **1.5 La legge 24 dicembre 2007, n. 244**

A seguito del delineato disposto normativo giungeva la l. 24 dicembre 2007, n. 244<sup>18</sup>, che all'art. 2 introduceva una riforma di carattere definitivo, e non più temporaneo<sup>19</sup>, alla disciplina di settore nei confronti delle persone fisiche o giuridiche che volessero, per la prima volta, accedere a tale tipologia di professione utilizzando autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 t.

La nuova disciplina, valida dal 1° gennaio 2008, prevedeva, oltre alla dimostrazione dei requisiti summenzionati volti all'ottenimento dell'iscrizione all'Albo, specifiche modalità per poter accedere alla professione:

---

<sup>17</sup> Legge successivamente modificata dall'art. 3 del d. l. 30 dicembre 2004, n. 314 e dalla l. 1° marzo 2005, n. 26.

<sup>18</sup> Recante *«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria)»*, in *G.U.* del 28 dicembre 2007, n. 300.

<sup>19</sup> Almeno fin quando non sarà emanato il regolamento comunitario sulle condizioni per l'esercizio dell'attività di trasportatore su strada, ad opera del Consiglio e del Parlamento Europeo.

- subentrando, come già previsto, per cessione d'azienda ad una vecchia ditta di autotrasporto, titolare di iscrizione all'Albo, la quale cessi l'attività e si cancelli dallo stesso;
- per cessione dell'intero parco veicolare di una vecchia impresa di autotrasporto (purché composto da mezzi di categoria non inferiore ad Euro 3) dotata di iscrizione, che cessi l'attività e si cancelli<sup>20</sup>;
- per ingresso diretto, acquisendo ed immatricolando veicoli deputati al trasporto di cose di categoria non inferiore ad Euro 3, aventi massa complessiva a pieno carico superiore alle 80 t.<sup>21</sup>.

Con l'introduzione di questo ulteriore disposto normativo venivano stabilite norme ben specifiche indirizzate a tutte le imprese decise ad operare nel settore dell'autotrasporto di merci in forma associata, in particolar modo alle imprese consociate, ad un consorzio o ad una cooperativa, veniva fornita la possibilità di accedere al mercato incondizionatamente dal tonnellaggio del parco veicolare della singola impresa, purché il consorzio o la cooperativa di appartenenza avesse in disponibilità automezzi di massa complessiva totale non inferiore alle 80 t.

La materia è stata oggetto, nel corso degli anni, di ulteriori interventi riformatori, primo fra tutti il d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286, che ha apportato significativi mutamenti al generale assetto dell'autotrasporto di merci su strada, tra cui è importante menzionare l'introduzione di una serie di definizioni, all'art. 2, che consentono di inquadrare i destinatari delle nuove norme, come la figura del vettore; il definitivo superamento del sistema tariffario «a forcilla», ai sensi degli artt. 3 e 4<sup>22</sup>; l'eventualità che le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto possano stipulare accordi, al fine di regolare i rapporti

---

<sup>20</sup> La l. 4 aprile 2012, n. 35 ha modificato la categoria dei veicoli da Euro 3 ad Euro 5.

<sup>21</sup> *Ibidem*.

<sup>22</sup> Su cui *infra*, cap. III, par. 3.5.

contrattuali, sulla base della normativa in materia di sicurezza della circolazione e di sicurezza sociale ed un fondamentale riferimento all'art. 6, alla forma dei contratti di trasporto di merci su strada<sup>23</sup>.

### **1.6 L'evoluzione del quadro istituzionale in ambito comunitario**

Numerose sono state le disposizioni legislative intervenute sulla scena comunitaria, volte a regolare l'accesso alla professione ed al mercato dell'autotrasporto, dettate dall'urgenza di disciplinare il settore in base alla principale caratteristica che lo contraddistingue sin dagli albori: una flessibilità che comporta uno sviluppo inarrestabile e che richiede continui adattamenti.

È da questi presupposti che si riesce a profilare un quadro della situazione in cui per anni i vettori si sono trovati ad agire, dovendo fronteggiare problemi di squilibrio e di debolezza contrattuale rispetto alla controparte: lo sviluppo continuo di questo ambito, infatti, non ha fatto che creare un'offerta di trasporto superiore alla domanda, comportando l'evolversi di un mercato dominato dall'eccesso di concorrenza che, inevitabilmente, ha indotto il legislatore ad intervenire in modo frequente per mezzo di interventi pubblici di correzione.

I tratti del mercato di trasporto merci su strada, appena descritti, sono comuni sia al trasporto stradale tra Stati membri, sia a quello tra Stati membri e Paesi terzi; in quest'ultimo campo i rapporti sono solitamente regolati da accordi bilaterali riguardanti il trasporto di merci e di persone, spesso sostituiti da accordi tra Paesi extracomunitari e l'Unione Europea, o da accordi multilaterali relativi al trasporto merci internazionale disciplinati dalla C.E.M.T.<sup>24</sup>, per mezzo di un sistema di

---

<sup>23</sup> In riferimento alle novità dell'assetto normativo introdotte dal d. lgs. n. 286/2005 cfr. *infra*, cap. IV, par. 4.1.

<sup>24</sup> La Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti, inclusa nel Forum Internazionale dei Trasporti (ITF), è un organismo internazionale che si riserva di adottare misure al fine di migliorare i trasporti internazionali europei; compito che persegue emanando atti di natura giuridica diversificata

autorizzazioni multilaterali previste per lo svolgimento di trasporti stradali internazionali di merci tra Stati ad essa appartenenti.

A tal proposito è la citata l. n. 298/1974 che, all'art. 44, sancisce il principio per il quale *«le imprese aventi sede in Italia che siano titolari di autorizzazione o licenza per il trasporto di cose, possono essere ammesse ad effettuare trasporti internazionali alle condizioni e nei limiti previsti dagli accordi bilaterali o multilaterali in materia e purché siano in possesso degli speciali requisiti a tale scopo prescritti dalle relative disposizioni»*.

Le autorizzazioni, oggetto dei trasporti internazionali, sono rilasciate da ciascuno Stato, aderente all'ITF (Federazione Internazionale Trasporti), ai propri vettori stradali abilitati ai traffici internazionali sulla base della normativa vigente<sup>25</sup>, ma sono previsti casi di esenzione, dal regime autorizzatorio, per alcune tipologie di trasporto, al fine di favorire una sempre più graduale liberalizzazione.

Nei casi in cui le esenzioni non operano, le autorizzazioni possono, ad ogni modo, essere soggette a limitazioni dovute alla tutela dell'ambiente, o di natura tecnica per cercare di ridurre, quanto possibile, l'inquinamento provocato dal trasporto stradale.

Anche nel contesto comunitario, alla stregua di quanto avveniva all'interno del nostro ordinamento nazionale, era sempre più forte l'esigenza di liberalizzare il settore del trasporto di merci su strada, ed il primo passo verso questa finalità è stato compiuto con l'emanazione della direttiva (CEE) del Consiglio del 23 luglio 1962: essa esonerava alcuni tipi di trasporto a destinazione, o in partenza da uno Stato membro, da qualsiasi regime di contingentamento e di autorizzazione e

---

in materia di trasporto, successivamente attuati all'interno dei singoli paesi aderenti, mediante le forme liberamente scelte dagli stessi.

<sup>25</sup> Nel nostro ordinamento la disposizione legislativa di riferimento è il d. m. 2 agosto 2005, n. 198 rubricato *«Disposizioni concernenti i criteri di rilascio delle autorizzazioni internazionali al trasporto di merci su strada»* che si occupa di stabilire principi generali in materia, meglio ripresi e ribaditi nel decreto direttoriale di attuazione del Ministero dei Trasporti del 12 luglio 2006, e successive modifiche.

sanciva che altri ne restassero, invece, assoggettati senza alcun tipo di restrizione quantitativa.

In seguito, oltre alla regolazione del mercato dei trasporti sulla base degli accordi bilaterali tra Stati interessati, si inaugurò un sistema di autorizzazioni comunitarie multilaterali che abilitavano i titolari a svolgere servizi di trasporto stradale di merci tra Stati membri: queste erano, inizialmente, prefissate in numero massimo e ripartite tra i singoli Stati membri, ma furono poi gradualmente aumentate fino ad arrivare alla soppressione finale di tutti i contingenti dal 1° gennaio 1993.

Proseguendo nell'analisi dello scenario normativo comunitario, è bene menzionare il Regolamento (CEE) del Consiglio del 26 marzo 1992, n. 881 *«relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, in transito sul territorio di uno o più Stati membri»*<sup>26</sup> che introduceva la figura della licenza comunitaria, documento attestante che l'autotrasportatore è abilitato in uno Stato membro, e quindi in conformità con quanto previsto dalla normativa comunitaria in materia di accesso alla professione, ad effettuare trasporti internazionali di merci su strada.

Unitamente alla licenza comunitaria il sopra citato Regolamento regolava l'introduzione di un'altra figura: quella dell'attestato di conducente, necessario ai buoni fini dell'operazione di trasporto su strada nel caso in cui quest'ultimo risultasse essere cittadino di un paese terzo.

Mediante la direttiva del Consiglio del 29 aprile 1996, n. 26 *«riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco dei diplomi, certificati ed altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore*

---

<sup>26</sup> Regolamento modificato successivamente dal Reg. (CE) n. 484/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 1° marzo 2002, e dal Reg. (CE) n. 1791/2006 del Consiglio del 20 novembre 2006.

*dei trasporti nazionali ed internazionali*», si stabilivano, invece, i requisiti minimi in termini di onorabilità, capacità finanziaria e idoneità professionale che le imprese, intenzionate ad esercitare la professione di autotrasportatore di merci, dovevano obbligatoriamente possedere e dimostrare; con la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006, n. 94 «*relativa all’emanazione di talune norme comuni in materia di trasporto di merci su strada*» il legislatore comunitario ha voluto fornire un elenco delle tipologie di trasporti esentate dal possesso della licenza comunitaria, di cui sopra.

La disciplina fornita dai sopramenzionati testi normativi ha trovato applicazione fino al 4 dicembre 2011, data in cui è entrato in vigore, a tutti gli effetti, il Pacchetto di Regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, comprendente:

- il Regolamento (CE) n. 1071/2009 «*che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l’attività di trasportatore su strada*»;
- il Regolamento (CE) n. 1072/2009 «*che fissa norme comuni per l’accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada*»;
- il Regolamento (CE) n. 1073/2009 rilevante in materia di servizi di trasporto effettuati a mezzo autobus.

Nell’emanare questo pacchetto normativo, di cui i primi due regolamenti sono inerenti alla materia trattata in questa sede, il legislatore comunitario non mirava a stravolgere l’intero assetto disciplinare, come finora era stato strutturato, ma introdurre importanti novità e dettagliare maggiormente disposizioni già esistenti.

Il Reg. (CE) n. 1071/2009<sup>27</sup>, abrogativo della direttiva 96/26/CE, si occupa di stilare norme comuni circa le condizioni da rispettare nell’esercizio della professione di trasportatore su strada, alle quali gli Stati membri debbono attenersi,

---

<sup>27</sup> Per un’approfondita disamina del Reg. (CE) n. 1071/2009 si rimanda a S. ZUNARELLI – A. ROMAGNOLI – A. CLARONI, *Diritto pubblico dei trasporti*, op. cit., pp. 141 ss., e C. TINCANI, *I servizi di trasporto di cose su strada*, in *Codice dei trasporti*, a cura di L. Tullio – M. Deiana, op. cit., pp. 255 ss.



stabilendo il possesso, in capo alle imprese interessate al trasporto intracomunitario, di quattro requisiti ben precisi: *a)* sede effettiva e stabile in uno Stato membro, *b)* onorabilità, *c)* adeguata idoneità finanziaria, *d)* idoneità professionale, che saranno analizzati nel dettaglio più avanti.

Tra le principali novità del Regolamento in questione vi è, infatti, l'introduzione di un requisito aggiuntivo, rispetto ai tre che erano stati imposti a livello comunitario fino a questo momento, rappresentato dallo «stabilimento»: un requisito posto al fine di contrastare le finte delocalizzazioni mediante la dimostrazione del possesso, da parte dell'impresa, di una sede effettiva e stabile, ossia di un centro operativo.

L'art. 5 del disposto normativo statuisce che l'impresa operante trasporto merci su strada debba avere *«una sede situata in uno Stato membro dotata di locali in cui conservi i suoi documenti principali, in particolare i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i documenti contenenti dati relativi ai tempi di guida e di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento»*.

Imponendo il possesso dei quattro requisiti citati, il Reg. (CE) n. 1071/2009 riprende quanto già precedentemente era stato consolidato sia in sede nazionale che comunitaria: nel nostro Paese la l. n. 298/1974 aveva, infatti, individuato una serie di requisiti soggettivi che l'impresa era tenuta a dimostrare per poter ottenere l'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori, condizione quest'ultima rimasta nel tempo imprescindibile per potersi garantire l'accesso alla professione di autotrasportatore di merci in conto terzi.

Così facendo, si è voluto imporre un maggiore controllo qualitativo agli operatori in modo da evitare l'esercizio della professione da parte di imprese inefficienti ed incapaci di soddisfare esigenze e condizioni richieste dal settore.

Qualora l'autorità competente ritenga che l'impresa non rispetti più i requisiti sopra elencati, essa potrà procedere, secondo quanto stabilito dal regolamento stesso, con la fissazione di un termine entro cui l'impresa dovrà regolarizzare la situazione evidenziata, e trascorso il quale l'autorità potrà sospendere o revocare l'autorizzazione ad esercitare la professione di trasportatore di merci su strada, nel caso l'impresa sia venuta meno alla regolarizzazione richiesta.

L'art. 1 del Regolamento in oggetto definisce, al comma 4, l'ambito di applicazione a cui le disposizioni in esso contenute sono rivolte riferendosi alle imprese che esercitano l'attività mediante l'impiego di mezzi con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, prevedendo però la possibilità per gli Stati membri di diminuire tale soglia per la totalità o per parte di alcune categorie del trasporto su strada, e di emettere esenzioni a categorie di trasporti in virtù di una loro debole incidenza sul mercato, per la natura delle merci da trasferire o per la brevità del percorso da effettuare.

Tra le numerose novità introdotte dal Reg. (CE) n. 1071/2009 è di fondamentale importanza menzionare la creazione di un Registro Elettronico Nazionale di tutte le imprese autorizzate a svolgere servizi di trasporto su strada, istituito presso ciascuno Stato membro, e volto a facilitare lo scambio di informazioni tra tutte le imprese in esso iscritte.

Tale registro, cosiddetto REN, deve contenere la denominazione e la forma giuridica dell'impresa, l'indirizzo della sede, il nome del gestore dei trasporti, il numero dei veicoli per mezzo dei quali esercita la professione, eventuali infrazioni gravi che abbiano comportato condanne o sanzioni negli ultimi due anni ed il nome delle persone dichiarate inidonee a dirigere le attività di trasporto dell'impresa.

Il Reg. (CE) n. 1072/2009, promotore di novità finalizzate ad armonizzare le norme relative all'accesso al mercato comunitario dei trasporti di merci su strada, ha subordinato, seguendo quanto stabilito già in passato per mezzo del Reg. (CE)

n. 881/1992, l'accesso ad esso al rilascio di una licenza comunitaria e di eventuale attestato di conducente.

Relativamente alla licenza comunitaria il regolamento in oggetto pone il principio generale dell'obbligatorietà della stessa, ma è piuttosto sintetico nello stabilire i requisiti essenziali che ne determinano la concessione, per questi ultimi rimanda, infatti, alla disciplina dei singoli Stati membri ed in particolar modo a quella dello Stato dove l'impresa dichiara di avere sede effettiva e stabile secondo il requisito dello stabilimento introdotto *ex novo* dal Reg. (CE) n. 1071/2009; allo Stato che detiene lo stabilimento dell'impresa compete stabilire le condizioni di concessione della licenza, fermo restando il fatto che essa ha valore generale relativamente all'esecuzione dei trasporti internazionali su territorio comunitario.

Da ciò si può dedurre la forte sinergia che intercorre tra il diritto comunitario ed il diritto nazionale del singolo Stato membro: mentre il primo delinea il principio generale dell'obbligatorietà della licenza, il secondo determina sulla base di quali requisiti essa possa essere concessa e in quali casi specifici.

Il fondamento della decisione del legislatore comunitario di ricorrere allo strumento della licenza comunitaria si esplica nel tentativo di realizzare l'obiettivo indicato nella motivazione del regolamento stesso, in cui si asserisce di voler raggiungere «*l'instaurazione di una politica comune dei trasporti*», che «*comporta l'eliminazione di qualsiasi restrizione nei confronti del prestatore di servizi di trasporto fondata sulla nazionalità o sul fatto che è stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui i servizi devono essere forniti*».

La licenza, approvata dall'autorità che ogni Stato membro designa come competente a quel fine, in Italia il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è rilasciata a nome del trasportatore, *ex art. 4, comma 6, Reg. (CE) n. 1072/2009*, ai vettori stradali per conto terzi stabiliti sul territorio del medesimo Stato, abilitati ad effettuare trasporti di merce su strade internazionali conformemente alla normativa nazionale e comunitaria.

Tale documento non è in nessun caso cedibile a terzi ed aveva una durata massima, rinnovabile, di dieci anni, fin quando il decreto del Direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità dell'11 novembre 2011 ne ha diminuito la durata a cinque anni<sup>28</sup>.

L'impresa di trasporto ha l'obbligo di conservare l'originale del documento presso i propri uffici ed averne una copia certificata conforme all'originale a bordo di ciascun veicolo, da esibire eventualmente agli agenti preposti al controllo.

L'autorità preposta al rilascio della licenza ha l'obbligo di verificare che l'impresa facente domanda soddisfi tutte le condizioni previste dal regolamento comunitario, laddove così non fosse può rifiutare, con decisione motivata, il rilascio o il rinnovo della stessa<sup>29</sup>.

Il Reg. (CE) n. 1072/2009 elenca espressamente determinate tipologie di trasporti esentate dal possesso della licenza comunitaria<sup>30</sup>.

L'attestato del conducente, l'altro fondamentale strumento utilizzato dal Reg. (CE) n. 1072/2009 per dare maggiore equilibrio e coesione al settore del trasporto merci su strada, è rilasciato dall'autorità competente dello Stato membro dove l'impresa ha sede purché sussista, quale condizione necessaria al rilascio, la situazione che il conducente, regolarmente assunto dall'impresa, a sua volta titolare di licenza comunitaria, non sia cittadino di uno Stato membro.

---

<sup>28</sup> Il primo intervento normativo che ha introdotto la licenza comunitaria, il Reg. (CE) n. 881/1992, prevedeva una durata di massimo 5 anni *ex art.* 5.5.

<sup>29</sup> Ai sensi dell'art. 7.2, lett *b*) Reg. (CE) n. 1072/2009 le autorità competenti degli Stati membri possono rifiutare o ritirare la licenza anche laddove i vettori forniscano, o abbiano fornito, informazioni inesatte in merito ai dati richiesti per il rilascio della stessa.

<sup>30</sup> Ai sensi dell'art.1.5 Reg. (CE) n. 1072/2009 alcuni tipi di trasporto e gli spostamenti a vuoto ad essi relativi «*non richiedono una licenza comunitaria e sono esentati da ogni autorizzazione di trasporto*» fornendo un elenco tassativo comprendente: *a*) i trasporti postali; *b*) i trasporti di veicoli danneggiati o da riparare; *c*) i trasporti di merci con autoveicoli aventi massa non superiore a 3,5 t; *d*) i trasporti che soddisfano determinate condizioni (quali ad esempio merci che devono essere di proprietà dell'impresa, o il cui trasporto deve essere finalizzato a soddisfare esigenze aziendali etc.), *e*) trasporti di medicinali o di altri articoli deputati a cure mediche urgenti o a seguito di calamità naturali.

Il rilascio dell'attestato indica la verifica della sufficiente formazione professionale del conducente, imprescindibile alla regolarità del trasporto e alla tutela della sicurezza della circolazione stradale e la legittimità del rapporto di lavoro tra il conducente e l'impresa di trasporto.

Fornito di una durata non superiore a cinque anni<sup>31</sup>, l'attestato è finalizzato a dimostrare che il soggetto extracomunitario è impiegato in modo conforme alle disposizioni legislative, amministrative o regolamentari in materia di condizioni di lavoro, e ad eventuali contratti collettivi applicati nello Stato membro di riferimento.

L'originale del documento in oggetto deve sempre essere consegnato in dotazione al conducente che guida il veicolo, mentre all'interno degli uffici dell'impresa va conservata una copia certificata conforme, ad eventuale disposizione degli agenti preposti al controllo.

Nell'ipotesi in cui le condizioni, stanti le quali il certificato è rilasciato, vengono meno, lo Stato membro di riferimento deve far sì che esso sia immediatamente restituito dal trasportatore all'autorità che lo ha emesso.

Per il nostro paese la possibilità di affacciarsi al mondo dei trasporti di merce su strada in ambito comunitario risulta più complessa poiché condizionata, oltre che dalle molteplici novità imposte dal legislatore comunitario, da numerosi vincoli sanciti dal nostro legislatore.

Come già accennato precedentemente, la l. n. 244/2007 elencava tre modalità per mezzo delle quali un'impresa poteva accedere all'esercizio di trasporto su strada a partire dal 1° gennaio 2008, purché in regolare possesso dei tre requisiti soggettivi previsti e dell'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> Tutti gli attestati di conducente rilasciati antecedentemente all'entrata in vigore del Reg. (CE) n. 1072/2009 restano validi fino alla prevista data di scadenza.

<sup>32</sup> Le imprese già esercenti la professione in data 31 dicembre 2007 erano ancora assoggettate alla disciplina previgente alla l. n. 244/2007, ma qualora avessero voluto accedere al mercato dei trasporti con differenti tipologie di veicoli avrebbero dovuto fare, obbligatoriamente, riferimento alla nuova disciplina.

Rileva sottolineare che gli orientamenti comunitari sopra descritti, nonostante il legislatore italiano avesse già imposto il rispetto della normativa comunitaria alle imprese che impiegassero mezzi con massa superiore a 1,5 t per mezzo del d. m. 28 aprile 2005, n. 161, troveranno concreta attuazione con la legge del 4 aprile 2012, n. 35 recante «*Disposizioni urgenti in materia di semplificazioni e di sviluppo*»<sup>33</sup>.

### **1.7 La legge n. 35/2012: applicazione del Reg. (CE) n. 1071/2009 sul territorio nazionale**

Nonostante i numerosi interventi intercorsi ad opera del legislatore italiano al fine di promuovere e chiarificare il contenuto del Regolamento (CE) n. 1071/2009, è per mezzo della citata legge n. 35 del 4 aprile 2012 che in ambito nazionale si estende la portata normativa dell'intero Regolamento, all'art. 11, comma 6 *bis*, viene precisato che «*sono incluse nell'ambito di applicazione del Regolamento (CE) n. 1071/2009 le imprese che esercitano o che intendono esercitare la professione di trasportatore di merci su strada con veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 tonnellate*».

Prima della suddetta legge, infatti, qualsiasi impresa, che esercitasse trasporto merci su strada con veicoli di massa complessiva a pieno carico inferiore a 3,5 t, poteva liberamente procedere con l'ottenimento dell'iscrizione all'Albo nazionale per mezzo della sola dimostrazione del requisito dell'onorabilità; con l'introduzione della l. n. 35/2012, si rende, invece, evidente che da questo

---

<sup>33</sup> È bene specificare che, anteriormente alla l. n. 35/2012, il legislatore interno si era espresso mediante il decreto dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 25 novembre 2011, n. 291 circa l'applicazione della nuova disposizione comunitaria, con l'intento di fornire «*Disposizioni tecniche di prima applicazione del Regolamento (CE) n. 1071/2009*» relativamente ai requisiti previsti per l'accesso alla professione, lasciando, ad ogni modo, inalterata la soglia di applicabilità del regime comunitario.

momento in avanti ciò sarà possibile soltanto per le imprese esercenti con un parco veicolare di massa complessiva a pieno carico inferiore a 1,5 t.

Al fine di dare la possibilità a ciascuna impresa, iscritta all'Albo al momento dell'entrata in vigore del Reg. (CE) n. 1071/2009, di adeguarsi ad ogni requisito richiesto ed ovviare a qualsiasi irregolarità in base alla l. n. 35/2012, viene stabilito un termine individuato al 7 aprile 2013.

La legge in oggetto si occupa di fornire delucidazioni anche in merito ai singoli requisiti da possedere secondo il Reg. (CE) n. 1071/2009: l'art. 11 della l. n. 35/2012, al comma 6 elenca le categorie di soggetti che sono dispensati dal dover frequentare un corso di formazione preliminare all'esame di idoneità professionale al fine di poter dimostrare quest'ultimo requisito; proseguendo poi al comma 6 *quater* si rivolge alla figura del gestore dei trasporti sancendo che tale ruolo può essere ricoperto in una sola impresa e che non può svolgere le medesime funzioni elencate ai sensi dell'art. 4, par. 2 Reg. (CE) n. 1071/2009.

Oltre alle disposizioni del codice civile, che definiscono in dettaglio diritti, doveri e responsabilità delle figure coinvolte nel settore, la l. n. 298/1974, pietra miliare in questo campo, a cui si deve l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e la specificità dei requisiti richiesti, in modo obbligatorio, per poterla ottenere, è d'obbligo menzionare il d. lgs. n. 286/2005 che inizia il processo di liberalizzazione del settore attuando una vera e propria riforma dell'autotrasporto grazie all'abolizione del sistema delle tariffe a forcilla con la conseguente apertura del mercato e la precisa definizione degli elementi del contratto di trasporto su strada.

Mediante la legge finanziaria del 2008 sono stati compiuti passi in avanti in materia di qualità del servizio e di tutela della sicurezza stradale, ma sono state anche imposte ulteriori restrizioni all'accesso al mercato provocando così una battuta d'arresto alla liberalizzazione iniziata nel 2005; soltanto grazie alla l. 23 dicembre 2014, n. 190, il mercato è stato definitivamente liberalizzato da qualsiasi

imposizione pubblica sotto il profilo dell'autonomia negoziale e resi maggiormente chiari altri aspetti quali il cabotaggio stradale, la sub-vezione e la responsabilità solidale tra vettore e committente<sup>34</sup>.

A queste leggi di stampo nazionale deve affiancarsi l'analisi dell'impatto che la disciplina comunitaria ha esercitato su di esse, intervenendo con lo scopo di apportare trasparenza ed uniformità nella disciplina di settore all'interno dell'ordinamento di ciascuno Stato membro: dapprima mediante i due Reg. (CE) n. 1071 e n. 1072 del 2009, promotori della realizzazione di un mercato interno europeo caratterizzato da condizioni eque di concorrenza, da norme nell'interesse della sicurezza stradale e dell'economia, ed innovatori della materia in merito all'accesso al mercato dell'autotrasporto in ambito europeo; ed a seguire per mezzo del pacchetto sulla mobilità del 2020, non ancora entrato totalmente in vigore ma già anticipatore di innumerevoli novità.

## **1.8 II «Pacchetto sulla Mobilità UE 2020»**

L'8 luglio 2020 è avvenuta la votazione del Parlamento Europeo, con cui si è finalmente concluso il lungo cammino della riforma dell'autotrasporto su strada dell'UE, che ha dato vita all'emanazione del cosiddetto «Pacchetto Mobilità»: il 29 luglio 2020 sono stati pubblicati nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea i Regolamenti UE n.1054/2020, n. 1055/2020 e n. 1056/2020 nonché la direttiva n. 1057/2020, i quali seguiranno processi di attuazione con differenti tempistiche.

Il legislatore comunitario ha scelto di intervenire, ancora una volta, in materia perché *«essenziale che le norme in materia siano chiare, proporzionate e adeguate allo scopo, di facile applicazione ed esecuzione e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione»*<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> Aspetti che saranno ampiamente esaminati nel prosieguo della trattazione.

<sup>35</sup> Reg. (UE) n. 1054/2020.



La necessità di ulteriori chiarezze in materia era dovuta dall'esigenza di ovviare ad alcune carenze nell'attuazione del quadro giuridico europeo dell'autotrasporto merci; con il primo Regolamento il legislatore europeo ha voluto apportare delle modifiche al Reg. (CE) n. 561/2006<sup>36</sup> in riferimento, *in primis*, agli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, rendendoli più efficaci per migliorare le condizioni sociali dei conducenti e la sicurezza stradale in generale.

Aggiunge, infatti, al Reg (CE) n. 561/2006 l'art. 8 *bis* stabilendo che «*la Commissione provvede affinché i conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada possano accedere facilmente alle informazioni sulle aree di parcheggio sicure e protette*», il cui elenco deve essere pubblicato e aggiornato periodicamente dalla Commissione stessa, ciò al fine di rafforzare la sicurezza stradale, prevenire e rilevare intrusioni, attivare procedure in caso di emergenza e offrire ristoro laddove necessario; e ancora il par. 1 dell'art. 10 del Reg. (CE) n. 561/2006 è sostituito affinché sia «*vietato alle imprese di trasporto offrire ai conducenti, siano essi impiegati dall'impresa o messi a disposizione dalla stessa, ogni forma di retribuzione o concedere loro premi o maggiorazioni di salario in base alle distanze percorse, alla rapidità della consegna e/o al volume delle merci trasportate, qualora dette retribuzioni siano di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale e/o incoraggiare l'infrazione del presente regolamento*», con l'obiettivo di ribadire, ulteriormente, il principio secondo cui non esiste giustificazione alcuna per la quale il rispetto delle regole poste a tutela della circolazione stradale possa essere violato.

Con l'emanazione del Reg. (UE) n. 1054/2020, entrato in vigore nel mese di agosto 2020, il legislatore mira ad apportare sostanziali modifiche anche al Reg.

---

<sup>36</sup> Regolamento (CE) del 15 marzo 2006, n. 561 «*Relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio*».

(UE) n. 165/2014<sup>37</sup> per quanto concerne il posizionamento per mezzo dei tachigrafi e la connessa protezione dei dati personali relativamente all'installazione dello *smart tachograph* di ultima generazione, previsto nei prossimi anni per i veicoli che si occupano di trasporto internazionale, che permetterà di localizzare gli attraversamenti di frontiera e tutte le operazioni di carico e scarico delle merci con varie cadenze temporali.

L'art. 8 al par. 1 è, infatti, modificato *«per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione del veicolo è registrata automaticamente nei punti seguenti, ovvero nel punto ad essi maggiormente prossimo in cui sia disponibile il segnale satellitare:*

- *il luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero;*
- *ogni volta che il veicolo attraversa la frontiera di uno Stato membro;*
- *ogni volta che il veicolo effettua operazioni di carico e di scarico;*
- *il luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di guida; e*
- *il luogo di fine del periodo di lavoro giornaliero.*

*Per facilitare la verifica della conformità da parte delle autorità di controllo, il tachigrafo intelligente<sup>38</sup> registra inoltre se il veicolo è stato utilizzato per il trasporto di merci o di passeggeri, come richiesto dal regolamento (CE) n. 561/2006».*

Tra le principali novità di questo regolamento, merita di essere menzionata la previsione di una relazione che la Commissione dovrà presentare, entro il 31

---

<sup>37</sup> Regolamento (UE) del 4 febbraio 2014, n. 165 *«Relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada».*

<sup>38</sup> Il tachigrafo intelligente, introdotto dall'art. 8 del Reg. (UE) n. 165/2014, è stato reso obbligatorio in Italia a partire dal 15 giugno 2019 e consente di migliorare la gestione della flotta dei mezzi, di monitorare i tempi di guida e di riposo, garantendo maggiore sicurezza stradale, e di rilevare eventuali manomissioni.

dicembre 2025, intesa a valutare l'uso dei sistemi di guida autonomi<sup>39</sup> negli Stati membri analizzando, in particolare, il potenziale impatto che tali sistemi avranno sulle norme relative ai tempi di guida e di riposo del settore.

Il secondo regolamento, rientrante nel pacchetto normativo, è il n. 1055 che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012<sup>40</sup>, adeguandoli all'evoluzione del settore del trasporto su strada in riferimento all'accesso alla professione ed al mercato, e che si applicherà dal 21 febbraio 2022.

La principale novità introdotta dal Reg. (UE) n. 1055/2020 riguarda la modifica apportata all'art. 1 del Reg. (CE) n. 1071/2009, al fine di circoscrivere ulteriormente l'oggetto: l'articolo in questione stabilisce l'esclusione dall'applicazione del regolamento alle imprese che esercitano la professione con veicoli la cui massa a carico, tecnicamente ammissibile, non superi le 3,5 t.

Ad esso è aggiunto il comma a *bis*) il quale prevede l'esclusione anche per le *«imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o insieme di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate»*.

Di seguito, all'art. 3 del Reg. (CE) n. 1071/2009 concernente i requisiti richiesti per l'esercizio di suddetta professione, viene abrogato il comma 2 che permetteva ai singoli Stati membri di imporre, laddove lo ritenessero opportuno, requisiti supplementari a quelli già previsti di onorabilità, idoneità finanziaria, stabilimento

---

<sup>39</sup> Nonostante l'assenza di una normativa *ad hoc* sul tema, il Legislatore italiano è intervenuto con il d. m. del 28 febbraio 2018, n. 70, cosiddetto *Decreto Smart Road «Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica»*, con il quale introduce nuove regole circa la sperimentazione di veicoli a guida autonoma su strade pubbliche. In argomento, S. POLLASTRELLI, *Driverless cars: i nuovi confini della responsabilità civile automobilistica e prospettive di riforma*, in *La decisione nel prisma dell'intelligenza artificiale*, a cura di E. Calzolaio, Milano, 2020, pp. 103 ss.

<sup>40</sup> Reg. (UE) del 25 ottobre 2012, n. 1024, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione («regolamento IMI»).

e idoneità professionale, purché non discriminatori e proporzionati; così facendo si rischiava, infatti, di andare incontro ad una minore armonizzazione della disciplina europea, causata dalle differenti normative previste dai singoli Stati membri, e di apporre ostacoli alla creazione di un libero mercato.

In merito ai requisiti sopra citati, il legislatore europeo decide di intervenire con riferimento alle sole condizioni del requisito di stabilimento, elencate all'art. 5 del Reg. (CE) n. 1071/2009, al fine di contrastare il fenomeno delle società di comodo, sempre più dilagante.

L'obiettivo in tal caso è cercare di rafforzare le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile, consistente nella disposizione di locali in cui l'impresa è tenuta a conservare tutti i documenti relativi alla sua attività, (come ad esempio: i contratti di trasporto, i contratti di lavoro, i documenti relativi ai veicoli che conta a sua disposizione ed ogni altra documentazione che definisce l'esercizio della professione).

Le novità introdotte si riferiscono espressamente alla tenuta di tali documenti anche in formato elettronico, oltre a qualsiasi altro formato previsto, in un'ottica di adeguamento del settore del trasporto merci su strada alle numerose novità ed evoluzioni tecnologiche compiute in materia dal 2009, data di emanazione dell'ultimo pacchetto normativo di riferimento, fino ad oggi.

Relativamente alla figura del gestore dei trasporti, l'art. 14 del Reg. (CE) n. 1071/2009 prevede la dichiarazione di inidoneità dello stesso, ma il nuovo Reg. (UE) n. 1055/2020 aggiunge al comma 1 del citato articolo che *«l'autorità competente non riabilita il gestore dei trasporti prima che sia trascorso un anno dalla data della perdita dell'onorabilità e, in ogni caso, non prima che il gestore dei trasporti abbia dimostrato di aver seguito una formazione adeguata per un periodo di almeno tre mesi o di aver superato un esame riguardante le materie elencate nella parte I dell'allegato I del presente regolamento»*, rendendo più chiara la situazione che segue la dichiarazione di inidoneità di tale figura.

Il Reg. (CE) n. 1072/2009, che si occupa nel dettaglio dell'accesso al mercato, rimane inalterato nell'ambito di applicazione a cui si riferisce ma è modificato all'art. 8 concernente il principio generale, relativo al III capo, sul cabotaggio, a cui si aggiunge il comma 2 *bis* secondo il quale «*ai trasportatori non è consentito effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nell'arco di quattro giorni dal termine del loro trasporto di cabotaggio nello Stato membro in questione*».

Ciò per tentare di impedire il cabotaggio sistematico connotando, anche in questo caso, la materia di maggiore certezza<sup>41</sup>.

Mediante il Reg. (UE) n. 1056/2020, concernente le informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI), che si applicherà dal 21 agosto 2024, il legislatore ha inteso creare un quadro giuridico relativo all'uso delle informazioni elettroniche nel settore in oggetto, uniforme per tutte le modalità di trasporto: le imprese potranno fornire, allo stesso modo in tutti gli Stati membri, le informazioni in formato elettronico alla luce di requisiti, tecniche e procedure specifiche comuni prestabiliti grazie alla creazione di una legislazione di base che sarà elaborata in collaborazione del *Digital Transport and Logistics Forum* (DTLF)<sup>42</sup>.

Il sistema, una volta attuato, darà modo alle aziende di rendere disponibili, in formato elettronico, tutte le informazioni sui trasporti mediante sistemi certificati secondo la piattaforma eFTI, e promuoverà la comunicazione tra operatori economici e autorità competenti garantendo la sicurezza dei dati, l'interoperabilità e l'accettazione in tutta Europa.

---

<sup>41</sup> In materia di cabotaggio stradale di merci cfr. *infra*, cap. VI, par. 6.2.

<sup>42</sup> Il DTLF è un gruppo di esperti che riunisce parti interessate da differenti organizzazioni di trasporti e logistica, dai settori pubblico e privato, con l'obiettivo di creare una visione condivisa e una tabella organizzativa per trasporti e logistiche «digitali»; contribuisce, inoltre, ad identificare le necessità che richiedono misure di intervento a livello europeo supportandone lo sviluppo, laddove rilevante.

L'ultimo tassello che completa il «pacchetto mobilità 2020» è la direttiva n. 1057 che si occupa di stabilire norme specifiche del settore in oggetto con l'obiettivo di evitare le frodi, rafforzando i controlli e la cooperazione a livello UE: le imprese necessitano di certezza giuridica per quanto concerne i requisiti e le norme cui debbono conformarsi per agevolare l'effettuazione di controlli efficaci concertati per monitorare su strada i conducenti ed i veicoli oggetto del Reg. (CE) n. 561/2006 e del Reg.(UE) n. 165/2014.

Con tale normativa si prende atto dell'elevato grado di mobilità intrinseca ai servizi di trasporto su strada, volendo garantire ai conducenti di poter esercitare i loro diritti ed ai trasportatori, perlopiù piccole imprese, di non trovarsi ad *«affrontare ostacoli amministrativi sproporzionati o controlli discriminatori che limitino indebitamente la libertà di fornire servizi transfrontalieri. (...) qualsiasi normativa nazionale applicata al trasporto su strada deve essere proporzionata e giustificata, tenendo conto della necessità di garantire condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti, nonché di agevolare l'esercizio della libertà di prestazione di servizi di trasporto su strada sulla base della concorrenza leale tra trasportatori nazionali e stranieri»*<sup>43</sup>.

La direttiva, il cui scopo è, quindi, quello di garantire il corretto funzionamento del mercato interno migliorando le condizioni sociali e lavorative dei conducenti rispetto a quelle precedentemente previste, dovrà essere recepita entro il 2 febbraio 2022.

In conclusione, le nuove norme si prefiggono lo scopo di garantire un equilibrio tra migliori condizioni di lavoro per i conducenti e la libertà, per i trasportatori, di fornire servizi transfrontalieri, in un'ottica costantemente rivolta all'implementazione della sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale.

---

<sup>43</sup> Così, Dir. (UE) n. 1057/2020.

## CAPITOLO II

### PROFILI DEL TRASPORTO DI MERCI IN CONTO PROPRIO ED IN CONTO TERZI

2.1 Definizione dell'autotrasporto di merci in conto proprio. – 2.2.1 Autotrasporto di merci per conto di terzi: profili normativi. – 2.2.2 L'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi. – 2.2.3 Requisiti connessi al perfezionamento dell'iscrizione all'Albo. – 2.2.4 Accesso e autorizzazione all'esercizio della professione di autotrasportatore. – 2.3 Abuso dell'esercizio della professione. – 2.4 Profili distintivi tra attività di autotrasporto in conto proprio ed attività di autotrasporto in conto terzi.

#### **2.1 Definizione dell'autotrasporto di merci in conto proprio**

L'art. 31 della l. n. 298/1974 intende per trasporto in conto proprio *«quello eseguito da persone fisiche ovvero da persone giuridiche, enti privati o pubblici, qualunque sia la loro natura, per esigenze proprie, quando concorrano tutte le seguenti condizioni:*

- a) il trasporto avvenga con mezzi di proprietà o in usufrutto delle persone fisiche o giuridiche, enti privati o pubblici, che lo esercitano o da loro acquistati con patto di riservato dominio o presi in locazione<sup>1</sup> [...], ed i preposti alla guida dei veicoli, se non esercitate personalmente dal titolare della licenza, risultino lavoratori dipendenti.<sup>2</sup>*

---

<sup>1</sup> Con la legge 30 marzo 1987, n. 132 sono state specificate ed integrate le condizioni a cui gli automezzi debbono rispondere per essere impiegate nel trasporto di merci in conto proprio: i mezzi possono risultare nella disponibilità del soggetto a titolo di compravendita con patto di riservato dominio ovvero a titolo di leasing.

<sup>2</sup> Nel caso di piccole imprese (v. art. 2083 c.c.), per ciò che concerne la guida del veicolo, i componenti della famiglia del trasportatore che collaborino alla gestione dell'impresa sono equiparati ai dipendenti secondo l'art. 5, D.P.R. n. 783/1977.

- b) *il trasporto non costituisca attività economicamente prevalente e rappresenti solo un'attività complementare o accessoria nel quadro dell'attività principale delle persone, enti privati o pubblici predetti.*
- c) *Le merci trasportate appartengano alle stesse persone, enti privati o pubblici o siano dai medesimi prodotte e vendute, prese in comodato, prese in locazione (...).*».

Qualora manchi una delle condizioni sopra elencate, il trasporto dovrà essere considerato come eseguito per conto di terzi, lasciando evincere che il profilo principale per il quale un trasporto può dirsi in conto proprio sia l'accessorietà, quindi che il trasporto non costituisca l'attività economica prevalente dell'impresa<sup>3</sup>.

La disciplina prevede che questo tipo di trasporto è completamente liberalizzato<sup>4</sup> se effettuato con veicoli aventi massa complessiva a pieno carico inferiore a 6 t, qualora invece le 6 t siano superate, è richiesta un'apposita licenza ex art. 32 della l. n. 298/1974.

La licenza richiesta costituisce ulteriore condizione per poter eseguire trasporto in conto proprio, ed il rilascio della stessa, fino all'entrata in vigore del d. lgs. 31 marzo 1998, n. 112<sup>5</sup>, rientrava tra le competenze dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione; a seguito del processo di

---

<sup>3</sup> Rileva tenere in considerazione le circostanze previste dall'art. 6, D.P.R. n. 783/1977, secondo il quale «a) le cose da trasportare per le loro caratteristiche merceologiche debbono avere stretta attinenza con l'attività principale dell'impresa; b) l'insieme dei veicoli da adibire al trasporto in conto proprio deve avere una portata utile complessiva non superiore a quella necessaria per soddisfare le esigenze dell'attività principale dell'impresa; c) i costi dell'attività di trasporto non devono costituire la parte preponderante dei costi totali dell'attività dell'impresa, salvo nei casi in cui, per la natura stessa delle merci da trasportare e per il loro tenue valore intrinseco, il costo dell'attività di trasporto debba risultare necessariamente preponderante; d) le merci trasportate devono appartenere alle stesse persone, enti privati o pubblici o devono essere dai medesimi prodotte e vendute, prese in comodato, prese in locazione o devono da loro essere elaborate, trasformate, riparate, migliorate e simili o tenute in deposito in relazione ad un contratto di deposito o ad un contratto di mandato ad acquistare o vendere».

<sup>4</sup> In base a quanto sancito dall'art. 83, comma 2, c.d.s.

<sup>5</sup> In G.U. n. 92 del 21 aprile 1998.



decentramento amministrativo, operato con il decreto sopra citato, il rilascio spetta ora alle Amministrazioni provinciali<sup>6</sup>.

In tale caso, si ha trasporto in conto proprio consentito su licenza valida per il veicolo specificato, e limitato alle merci che risultino attinenti all'attività svolta dall'impresa; un trasporto di merci diverse da quelle indicate sulla licenza costituirebbe un trasporto senza licenza a tutti gli effetti e, quindi, abusivo.

Il trasporto di merci, diverse da quelle descritte sulla licenza o non elencate sulla stessa, è possibile laddove ricorrano esigenze straordinarie e non continuative, purché accompagnate da documento di trasporto occasionale e, ad ogni modo, connesse alla principale attività svolta dall'impresa.

Al rilascio della licenza deve seguire l'iscrizione presso un apposito elenco degli autotrasportatori di cose in conto proprio istituito presso il preposto ufficio dell'Amministrazione provinciale. Quest'ultima ha l'obbligo di annotare sulla licenza stessa le cose o le classi di cose per cui la licenza è rilasciata, secondo quanto stabilito dall'art. 35 della l. n. 298/1974.

Il trasporto di qualsiasi merce diversa da quanto riportato sulla licenza è punito a norma dell'art. 46 della l. n. 298/1974; l'art. 39 di quest'ultima sancisce che ciascuna delle cose trasportate va indicata nel documento di trasporto e che ogni trasporto eseguito con veicoli aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 6 t, e con portata utile superiore a 3 t, deve essere corredato dall'elencazione delle cose trasportate, rientranti tra quelle previste sulla licenza, e dalla dichiarazione contestuale che tali cose siano di proprietà del titolare della licenza o che ricorra una delle condizioni previste dall'art. 31, lett. c) della l. n. 298/1974.

L'elencazione della merce, ad opera della Provincia, è tassativa e sia questa che la dichiarazione, di cui sopra, devono essere redatte obbligatoriamente in due copie, di cui una destinata al titolare della licenza, e sottoscritte da quest'ultimo, o

---

<sup>6</sup> In materia, si veda S. ZUNARELLI, *Lezioni di diritto dei trasporti*, Bologna, 2006, pp. 58 ss.

da un suo legale rappresentante, e dal conducente per le cose che deve prendere in consegna.

Trascorsi cinque anni dal rilascio della licenza, le Province sono tenute a verificare d'ufficio le condizioni in base alle quali essa è stata concessa e, nel caso rilevino modifiche sostanziali, sono obbligate ad avviare la procedura di revoca della licenza; quest'ultima va attuata anche nel caso in cui sia accertato che le condizioni siano venute, del tutto o in parte, meno<sup>7</sup>.

Ai fini dell'accertamento del rispetto della normativa, l'operatore preposto ai controlli è tenuto a chiedere l'esibizione della carta di circolazione, del veicolo immatricolato a uso proprio, e la licenza in modo da poter verificare che la merce trasportata sia effettivamente quella ivi indicata; il conducente, dal canto suo, deve essere sempre munito del documento di trasporto sopra citato, o di quello concernente il trasporto occasionale<sup>8</sup> se la merce trasportata è diversa da quanto indicato sulla licenza, esibendo a bordo del veicolo il prescritto contrassegno.

Nonostante la notevole e importante riforma a cui il settore dei trasporti è stato sottoposto nel corso del tempo, ed i numerosi interventi normativi a cui il legislatore italiano è ricorso per ampliarne la disciplina, il quadro normativo del trasporto in conto proprio è ancora totalmente riconducibile alla l. n. 298/1974 (artt. 31 e ss.).

Da ciò si evince la considerazione che il legislatore ha, ed ha sempre avuto, per questa forma di trasporto ritenendola una tipologia sempre più residuale in un

---

<sup>7</sup> Avverso i provvedimenti di diniego o di revoca della licenza, è possibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo dello Stato *ex art.* 37 l. n. 298/1974.

<sup>8</sup> Il documento che indica il trasporto occasionale deve essere redatto secondo le modalità previste dall'allegato II del D.P.R. n. 783/1977. Quest'ultimo, all'art. 10, ribadisce l'obbligo secondo il quale tale documento debba trovarsi a bordo del veicolo e debba essere esibito, se richiesto, agli organi preposti al controllo: l'agente, in questo caso, avrà cura di verificare che la merce trasportata, in modo straordinario e non continuativo perché, appunto, occasionale, sia attinente alla principale attività svolta dall'impresa. Qualora le merci non siano in alcun modo riconducibili all'esercizio svolto dall'impresa, il trasporto configurerà ipotesi di abuso punibile ai sensi dell'art. 46, l. n. 298/1974, nonostante l'esibizione del documento indicante trasporto occasionale.

mercato ogni giorno più aperto e concorrenziale, all'interno di un'economia globalizzata in cui la frenesia dello sviluppo e del cambiamento sono inarrestabili.

È al trasporto in conto terzi che il legislatore ha scelto di volgere la sua attenzione, e che sarà analizzato nel paragrafo seguente, poiché volto a garantire risultati più concreti e soddisfacenti dal punto di vista professionale, più aperto alla ricezione della modernità delle tecnologie impiegate, e quindi idoneo ad elaborare maggiori progressi nello sviluppo dell'esercizio del trasporto merci su strada.

Un profilo che, spesso, caratterizza il trasporto in conto proprio e che merita di essere citato in quanto fortemente penalizzante è l'accadimento di abusivismi che possono avere luogo qualora un'impresa finga di esercitare attività in conto proprio, così da poter usufruire della relativa e ben più favorevole normativa, e fornisca invece servizio di trasporto in conto terzi.

Così facendo, infatti, l'impresa riesce ad evitare i molteplici controlli ed adempimenti amministrativi relativi alla tipologia in conto terzi, mantenendo però, allo stesso tempo, una parvenza di legalità poiché effettuare trasporti in conto terzi senza alcun titolo autorizzativo risulterebbe pressoché impossibile<sup>9</sup>.

Volgendo lo sguardo all'ordinamento comunitario, in relazione al trasporto in conto proprio, rileva menzionare il Reg. (CE) n. 881/1992 perché indica le tipologie di trasporto esonerate da ogni regime di licenza comunitaria e da qualsiasi altro regime autorizzativo, figurando, tra esse, anche il trasporto in conto proprio laddove ricorrano le seguenti condizioni, ai sensi dell'allegato II, punto 4: *«a) le merci trasportate devono appartenere all'impresa o essere state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, prodotte, estratte, trasformate o riparate; b) il trasporto deve servire a far affluire le merci all'impresa, o a spedirle dall'impresa*

---

<sup>9</sup> Secondo quanto sancito dall'art. 26, comma 1, l. n. 298/1974 questa ipotesi configura un esercizio abusivo dell'autotrasporto, dal momento che l'utilizzo di un veicolo, per cui è stata rilasciata licenza di trasporto in conto proprio, è impiegato invece per effettuare trasporto in conto terzi, senza previa iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori, ed è punito con la sanzione amministrativa da € 2.065,83 a € 12.394,97.

*stessa, oppure a spostarle all'interno dell'impresa, o, per esigenze aziendali, all'esterno dell'impresa stessa; c) gli autoveicoli adibiti a tale trasporto devono essere guidati dal personale dell'impresa; d) i veicoli che trasportano le merci debbono essere di proprietà dell'impresa o essere stati da questa acquistati a credito o noleggiati, a condizione che, in quest'ultimo caso, essi soddisfino le condizioni previste dalla Direttiva n. 84/647/CEE del Consiglio del 19 dicembre 1984, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada. Questa disposizione non si applica in caso d'utilizzazione di un veicolo di sostituzione durante un guasto di breve durata del veicolo usato normalmente; e) il trasporto deve costituire soltanto un'attività accessoria nell'ambito di tutte le attività dell'impresa»<sup>10</sup>.*

Il Legislatore comunitario, stilando queste condizioni, voleva prevenire un uso distorto della licenza, rilasciata per il conto proprio, da parte di quei soggetti che mascherandosi dietro il profilo di questa tipologia di trasporto, effettuavano in realtà quella del conto terzi in modo totalmente abusivo, godendo di un regime meno oneroso e burocraticamente più snello.

Nonostante, però, la cura riservata alla descrizione dei requisiti soggettivi ed oggettivi e le condizioni da adempiere per poter rilasciare la licenza in conto proprio, l'obiettivo di prevenzione contro queste forme di abusivismi non è stato pienamente raggiunto in quanto ancora dilagante nel settore.

Da quanto finora descritto, è facilmente intuibile che il trasporto in conto proprio non risulta conciliabile con l'uso professionale del trasporto in conto terzi, tranne in casi eccezionali. A tal proposito la Direzione Generale della M.C.T.C. (Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione), ha emesso la circolare n. 212 del 1985, in base alla quale se un'impresa, che svolga a tutti gli effetti la professione in conto terzi con la regolarità della documentazione necessaria, necessiti di effettuare trasporto in conto proprio, può svolgerlo soltanto dopo

---

<sup>10</sup> N. CALLIPARI – P. UGGÈ, *L'autotrasporto di merci per conto di terzi*, op. cit., p. 12.

essersi munita dell'apposita licenza e dell'apposito veicolo, ex art. 32, l. n. 298/1974.

Infatti, ad un'impresa dotata di ogni autorizzazione per lo svolgimento del trasporto in conto terzi non è concesso effettuare trasporti in conto proprio con i medesimi veicoli, pur avendo ottenuto il rilascio dell'opportuna licenza, ad esclusione del trasporto occasionale e dell'uso proprio esclusivo, ipotesi in nessun modo connesse alla principale attività dell'impresa.

Di diversa opinione è la Suprema Corte<sup>11</sup> che, nel 2012, statuisce un principio opposto a quello reso dalla M.C.T.C., per cui ogni impresa autorizzata al trasporto in conto terzi è legittimata allo svolgimento di trasporto in conto proprio senza ottenimento di ulteriore licenza: a fondamento della sua decisione la Corte di Cassazione asserisce che nonostante sia indiscusso che per essere abilitati ai due diversi regimi di trasporto siano necessari diversi provvedimenti abilitativi, è pur vero che *«quello relativo al trasporto per conto di terzi ha contenuto più ampio ed è subordinato a condizioni e requisiti più rigorosi. Può quindi essere considerato senz'altro comprensivo anche del trasporto in conto proprio, che rappresenta un "minus", sicché risulta ultroneo pretendere che chi ha già ottenuto il titolo "maggiore" si debba munire anche dell'altro, per poter svolgere un'attività che l'art. 31 lettera b) della legge 298/74 definisce come complementare o accessoria nel quadro dell'attività principale»*.

È, quindi, giusto ritenere, sulla base della sopramenzionata pronuncia, che, qualora un'impresa, che sia regolarmente abilitata al trasporto per conto terzi, si accinga ad effettuare trasporti in conto proprio, non stia integrando alcuna ipotesi di abuso o violazione, poiché quest'ultima fattispecie può essere considerata come inglobata all'interno della prima.

A conclusione, un'impresa che sia autorizzata al trasporto in conto terzi è, automaticamente, abilitata all'espletamento di trasporti in conto proprio poiché

---

<sup>11</sup> Cass. civ., sez. II, 31 luglio 2012, n. 13725, in *Dejure Giuffrè*.

quest'ultima fattispecie è considerata come un'appendice allo svolgimento della prima, normativamente ben più articolata.

### **2.2.1 Autotrasporto di merci per conto di terzi: profili normativi**

È «trasporto di cose per conto di terzi l'attività imprenditoriale per la prestazione di servizi verso un determinato corrispettivo», così stabilisce l'art. 40 della l. n. 298/1974, ponendo l'accento sulla caratteristica della continuità che l'attività deve presentare e sull'esercizio della stessa ad opera di un soggetto professionale munito di adeguata capacità tecnica ed idonea organizzazione aziendale<sup>12</sup>.

Preme rilevare come il regime giuridico del trasporto per conto di terzi, così come introdotto dalla l. n. 298/1974, sia stato oggetto di ripetuti interventi normativi, volti a modificare l'assetto originario del sistema, soprattutto in considerazione del preminente ruolo che tale attività svolge nell'ambito di traffici commerciali<sup>13</sup>; in ciascun intervento il legislatore ha ribadito l'importanza della

---

<sup>12</sup> Sui profili generali della materia si rinvia a G. VERMIGLIO, *Disciplina dell'autotrasporto di cose: l'intervento pubblico per la direzione del settore*, op. cit., pp. 531 e ss.; F. MERUSI, *Sul regime giuridico del trasporto su strada*, in *Studi Bachelet*, Milano, 1987, pp. 349 ss.; M.C. PUTIGNANO, *L'autotrasporto italiano di merci e l'Europa*, op. cit., p. 614; G. SARZINA, *Nuova disciplina dell'autotrasporto di merci*, op. cit., p. 421; C. VIGNALI, *Il trasporto terrestre: verso una responsabilità oggettiva del vettore*, Milano, 2000; M. D'ANTINO, *L'autotrasporto delle merci: questioni aperte*, op. cit., p. 15; C. RICOZZI, *Il cammino verso la liberalizzazione del trasporto di merci su strada*, in *Amm. ferr.*, dicembre 2000, p. 14; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Autotrasporto di merci per conto terzi*, op. cit., pp. 72 e ss.; C. ALVISI – A. ROMAGNOLI, *L'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose nel quadro della regolamentazione nazionale, locale e comunitaria*, op. cit., pp. 95 ss.; N. CALLIPARI, *Il contratto di autotrasporto di merci per conto terzi*, Milano, 2009; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. Infrastrutture e accesso al mercato*, 2011, op. cit., pp. 339 e ss.; C. TINCANI, *I servizi di trasporto di cose su strade*, op. cit., pp. 185 ss.; S. ZUNARELLI – A. ROMAGNOLI – A. CLARONI, *Diritto pubblico dei trasporti*, Bologna, 2015, pp. 137 e ss.

<sup>13</sup> Per un'approfondita analisi dei principali interventi normativi introdotti dal legislatore nazionale, si vedano M. DE LIPSIS, *Autotrasporto di cose per conto terzi: le linee di un cambiamento*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1999, pp. 1 ss.; C. TALICE, *Problematica giuridica dell'autotrasporto di merci*, in *Riv. amm. Rep. It.*, 1985, pp. 105 e ss.; F. SANTORO, *Temi attuali dell'autotrasporto di merci*,

sistematicità della prestazione svolta e la necessità che quest'ultima sia connessa ad un'organizzazione allestita propriamente a quel fine da un professionista dell'ambiente.

Per tracciare una più approfondita definizione della fattispecie in oggetto è fondamentale stabilire una stretta relazione con altre norme di settore oltre al sopracitato art. 40 della l. n. 298/1974.

Nello specifico, l'art. 82, comma 4, codice della strada (d'ora in avanti c.d.s.), stabilisce che *«si ha l'uso di terzi quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione. Negli altri casi il veicolo si intende adibito a uso proprio»*, e di seguito l'art. 88, comma 1, c.d.s., secondo il quale *«un veicolo si intende adibito al servizio di trasporto di cose per conto di terzi quando l'imprenditore si obbliga, dietro corrispettivo, a prestare i servizi di trasporto ordinati dal mittente»*.

Oltre al codice della strada, che concorre nella definizione di trasporto di cose, precisando quando un veicolo possa intendersi utilizzato per conto proprio ovvero per conto terzi, il Reg. (CE) n. 1071/2009 all'art. 2, punto 1, specifica che per «professione di trasportatore di merci su strada» si intende *«la professione di un'impresa che esegue, mediante veicoli a motore singoli oppure insieme di veicoli accoppiati, il trasporto di merci per conto di terzi»*.

Guardando ancor più indietro nel tempo, anche il d. lgs. n. 286/2005 all'art. 2, comma 1, lett. a) ha provveduto a classificare questa tipologia di attività di impresa come *«la prestazione di un servizio, eseguita in modo professionale e non strumentale ad altre attività, consistente nel trasferimento di cose di terzi su strada mediante autoveicoli, dietro il pagamento di un corrispettivo»*, mentre la lett. b) del medesimo articolo definisce la figura dell'autotrasportatore quale *«impresa d'autotrasporto iscritta all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che*

---

in *Trasp.*, 1982, pp. 33 e ss.; G. SARZINA, *Disciplina dell'autotrasporto di cose per conto terzi ex legge 298 del 1974: «riformatio in peius» a danno del patrimonio del trasportatore?*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1981, pp. 454 e ss.

*esercita l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada».*

Tutte le disposizioni normative citate si occupano di definire la figura di autotrasportatore che svolga attività per conto di terzi, mirando a sviluppare una sempre più crescente professionalità e qualificazione della figura e ribadendo, in ogni intervento sopraggiunto, la sua natura imprenditoriale, l'autonomia e la non accessorietà della sua attività, a differenza del regime in conto proprio.

Gli elementi essenziali che debbono ricorrere per integrare la suddetta fattispecie sono: il veicolo per mezzo del quale il vettore, ossia l'impresa individuale o societaria, esegue il trasporto a titolo imprenditoriale; le merci trasportate, appartenenti ad un soggetto terzo diverso da chi si occupa di eseguire il trasporto; il trasporto vero e proprio con cui il vettore, dopo aver concluso il relativo contratto e a fronte del pagamento della somma concordata sulla base di quest'ultimo, si impegna a trasferire la merce da un luogo ad un altro, rispettando la normativa vigente in materia al fine di garantire la libera concorrenza tra le imprese e la tutela del lavoro e della sicurezza stradale.

Per poter esercitare l'attività imprenditoriale di autotrasporto di cose per conto terzi è, quindi, necessario ottenere:

- l'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori, dopo aver dimostrato i requisiti richiesti;
- il possesso del requisito dello stabilimento (Reg. (UE) n. 1071/2009);
- l'accesso al mercato, tenendo conto delle restrizioni presenti;
- l'autorizzazione all'esercizio della professione (AEP), mediante iscrizione al Registro Elettronico Nazionale (REN).



### 2.2.2 L'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi

Alla luce del processo di riforma attuato dal legislatore nazionale, ed a seguito dell'emanazione della l. n. 298/1974, l'accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi è vincolato all'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori, istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e articolato in Albi provinciali.

L'iscrizione all'Albo è classificata quale requisito obbligatorio con riferimento alle sole imprese di trasporto aventi sede sul territorio nazionale; a tal proposito il Giudice di Pace di Gavirate ha statuito che *«non sussiste, per la società di trasporti avente sede in un Paese extra Ue, l'obbligo di iscrizione nell'albo nazionale degli autotrasportatori, da un lato non essendo tale requisito prescritto espressamente dalla normativa italiana, trattandosi per di più di condizione tale da rendere di fatto assai difficile, se non in taluni casi impossibile, l'operatività delle imprese estere sul territorio nazionale e, dall'altro, apparendo legittimo che la libertà di trasporto sia condizionata al solo possesso di tutti i requisiti ed autorizzazioni previste dal Paese di appartenenza»*<sup>14</sup>.

All'interno dell'Albo sono previste tre tipologie di iscrizioni<sup>15</sup>:

- iscrizione limitata, per imprese che esercitano la professione mediante veicoli aventi massa complessiva a pieno carico fino a 1,5 t;
- iscrizione relativa alle imprese che esercitano con veicoli aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 t, a loro volta suddivise in

---

<sup>14</sup> Giudice di Pace di Gavirate, 3 febbraio 2003, in *Arch. giur. circol. sin. strad.*, 2004, p. 535. In argomento, cfr. G. SARZINA, *Nuova disciplina dell'autotrasporto di merci, op. cit.*, pp. 422 e ss.

<sup>15</sup> Il precetto che stabilisce l'obbligo di iscrizione all'Albo come vincolo per poter esercitare in tale ambito è stato attenuato dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori per motivi operativi. Le imprese che ne restano comunque assoggettate sono quelle che svolgono l'attività con: autocarri, trattori stradali, autoveicoli per trasporti specifici, autotreni, autoarticolati, mezzi d'opera ed autovetture. Risultano escluse dall'obbligo suesposto le imprese che esercitano per mezzo di veicoli a braccia, veicoli a trazione animale, velocipedi, slitte, ciclomotori, motoveicoli, filoveicoli, macchine agricole, macchine operatrici e veicoli con caratteristiche atipiche. Cfr. art. 30, l. n. 298/1974.

- imprese che utilizzano veicoli di massa compresa tra 1,5 e 3,5 t, ed imprese che invece operano con veicoli rispondenti ad una massa superiore a 3,5 t;
- iscrizione relativa alla sezione speciale riservata a: cooperative di persone fisiche in cui figurino almeno nove soci imprenditori iscritti regolarmente all'Albo ed autorizzati all'esercizio di autotrasporto in conto terzi; cooperative di persone giuridiche all'interno delle quali tra i soci vi siano almeno cinque imprese iscritte all'Albo; consorzi in cui risultino almeno cinque imprese, tra i soci, iscritte all'Albo.

Al fine di ottenere l'iscrizione in oggetto, l'impresa è tenuta a presentare la relativa domanda all'autorità competente per territorio, stabilita in base alla sede principale o unica della stessa, sia essa ditta individuale o società<sup>16</sup>.

La tenuta degli Albi provinciali degli autotrasportatori, che spettava, inizialmente, agli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC) ed era stata poi trasferita alle Province, è ora, definitivamente, tornata ad essere di competenza degli UMC, e richiede molteplici compiti a chi si occupa della gestione degli stessi come, ad esempio, curare l'attività di relazione con l'utenza, provvedere alla cancellazione o alle variazioni che possono intervenire relativamente ad un'impresa di trasporto, deliberare ed eseguire i provvedimenti concernenti le iscrizioni all'Albo nazionale, adottare eventuali sanzioni, anche pecuniarie, stabilite dalla normativa di riferimento ed, infine, occuparsi della tenuta e dell'aggiornamento del REN.

La disciplina di settore è stata innovata dal Reg. (CE) n. 1071/2009, recentemente modificato dal Reg. (UE) n. 1055/2020, che ha introdotto principi

---

<sup>16</sup> Relativamente alle ditte individuali la domanda di iscrizione va presentata successivamente all'iscrizione della ditta nel registro delle imprese presso la Camera di Commercio; per le società, invece, dopo aver provveduto alla registrazione dell'atto costitutivo della società stessa nel registro delle imprese, al cui interno, alla voce «oggetto sociale» va specificata l'attività di autotrasporto di merci in conto terzi; i consorzi e le cooperative che sono tenute a perfezionare l'iscrizione nella sezione speciale, devono seguire una procedura specifica. Le imprese che contino più sedi devono provvedere ad effettuare l'iscrizione presso gli Albi provinciali, competenti per le sedi secondarie, con formale istanza corredata dalla dichiarazione sostitutiva attestante l'acquisita iscrizione all'Albo nazionale.

volti a semplificare e razionalizzare le norme che disciplinano l'accesso al mercato dei trasporti di merce su strada per conto terzi, ed a rafforzare la professionalità di chi opera nell'ambiente; si è occupato di dettare norme comuni che tutti gli Stati membri sono tenuti a rispettare nel disciplinare la normativa di settore, ma ha comunque riconosciuto la facoltà, ai singoli Stati, di intervenire su alcuni aspetti della materia, modificandoli secondo le esigenze del proprio ordinamento.

Il Registro Elettronico Nazionale, sopra accennato, è disciplinato dal decreto dirigenziale 25 novembre 2011, n. 291, e si compone di due sezioni distinte: la prima, denominata sezione «imprese e gestori» e compilata con i dati richiesti dall'art. 16, par. 1, lett. da *a*) a *d*) del Reg. (CE) n. 1071/2009<sup>17</sup>, la seconda, cosiddetta sezione «sanzioni», contenente i dati *ex art.* 16, par. 1, lett. *e*) ed *f*) del Reg. (UE) n. 1071/2009<sup>18</sup>.

Il Comitato centrale, istituito dall'art. 2, lett. *a*), l. n. 298/1974, è l'organo di direzione dell'Albo nazionale ed è composto da rappresentanti dello Stato, delle Regioni e delle associazioni di categoria, tra le sue principali attribuzioni meritano di essere menzionate quelle relative alla tenuta e alla pubblicazione dell'Albo in questione, alla promozione, d'intesa con le associazioni nazionali di categoria, dello sviluppo e del miglioramento del settore ed alla facoltà di proporre la modifica delle tariffe di trasporto, oltre allo svolgimento di altri compiti, per lo più, per mezzo di procedure informatiche, come, per l'appunto, l'obbligo di

---

<sup>17</sup> L'art. 16, par. 1, lett. da *a*) a *d*) del Reg. (CE) n. 1071/2009 elenca i dati da inserire nella compilazione della sezione, quali: denominazione e forma giuridica dell'impresa, la sede sociale, il nome del gestore de trasporti e, se opportuno, di un legale rappresentante, il tipo di autorizzazione rilasciata, il numero dei veicoli oggetto di autorizzazione e, se ne è provvista, il numero della licenza comunitaria.

<sup>18</sup> L'art. 16, par. 1, lett. *e*) del Reg. (UE) n. 1071/2009 prevede l'inserimento di numero, categoria e tipo di infrazioni gravi che abbiano dato luogo ad una condanna o ad una sanzione negli ultimi due anni; mentre la lett. *f*) richiede il nome delle persone dichiarate inidonee a dirigere l'attività di trasporto di un'impresa, fino a che non abbiano ottenuto la riabilitazione o ne sia stata ripristinata l'onorabilità.

pubblicare sul proprio sito istituzionale l'elenco di tutte le imprese regolarmente iscritte<sup>19</sup>.

Presentare la domanda di iscrizione all'Albo significa compilare l'apposita modulistica in base alla tipologia di iscrizione a cui si è interessati, con i dati dell'impresa di autotrasporto e del legale rappresentante, procedendo poi con la formulazione dell'istanza e la dichiarazione riguardante i requisiti richiesti e le dichiarazioni sostitutive di certificazione e di atto di notorietà che il legale rappresentante è tenuto a fornire in relazione ai requisiti di onorabilità e di idoneità professionale.

L'ufficio preposto alla ricezione della pratica, dopo aver provveduto a verificare l'idoneità del modello utilizzato, la completezza della compilazione, la presenza della sottoscrizione del legale rappresentante e degli allegati richiesti, rilascia la ricevuta attestante l'avvenuta presentazione della domanda di iscrizione.

---

<sup>19</sup> Così facendo i committenti dei servizi di trasporto possono verificare, anteriormente alla stipula di un contratto, la regolarità dell'iscrizione all'Albo ed al REN, oltre alla regolarità contributiva presso l'INPS ed INAIL, della stessa impresa a cui intendono affidare il servizio di trasporto. Nel periodo in cui la tenuta degli Albi provinciali era rimessa alla competenza delle Province, al fine di garantire la massima partecipazione ai procedimenti amministrativi che derivavano dalla tenuta dei suddetti, le Province erano solite istituire commissioni consultive di livello territoriale assicurando l'intervento di esperti designati da specifici enti ed organizzazioni quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione, la Prefettura, la Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura, l'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale ed associazioni locali aderenti alle associazioni nazionali dell'autotrasporto. Ciascun ente era chiamato ad indicare rappresentanti effettivi e supplenti, nominati con decreto del Presidente della Provincia, mentre il rappresentante del Ministero veniva nominato dal direttore dell'UMC. I componenti di queste commissioni restavano in carica tre anni, ricevendo un gettone di presenza dalle Province ogni qualvolta si fossero riuniti. Le commissioni erano istituite per emettere pareri obbligatori, non vincolanti, su determinati provvedimenti quali: l'iscrizione all'Albo di tutte le imprese che esercitassero con veicoli di portata utile superiore a 1,5 t; l'eventuale cancellazione delle imprese dopo aver verificato il non soddisfacimento dei requisiti necessari ovvero l'applicazione di sanzioni pecuniarie e disciplinari. Ad oggi, dopo che la tenuta di questi Albi è tornata nell'area di competenza dell'UMC, per le procedure di iscrizione, sospensione, cancellazione ed eventuali provvedimenti disciplinari, sono richiesti pareri non obbligatori e non vincolanti ai Comitati interprovinciali per l'Albo degli autotrasportatori, incardinati presso le quattro Direzioni Generali Territoriali.

I funzionari dell'UMC incaricati di procedere alla fase istruttoria, acquisiscono l'istanza e ne esaminano i contenuti verificando la regolarità delle dichiarazioni rese e l'assenza di elementi ostativi all'iscrizione, qualora rilevino eventuali mancanze di documentazione ovvero inidoneità delle certificazioni allegate sono tenuti a segnalarlo, in modo tempestivo, alle imprese, laddove tali inidoneità siano sanabili.

Terminata la fase istruttoria, il dirigente responsabile d'ufficio può: iscrivere l'impresa all'Albo degli autotrasportatori, provvedendo a comunicarle il numero di iscrizione, così da consentire alla stessa l'inizio dell'attività, purché esercitata con veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 1,5 t; inoltrare l'istanza di autorizzazione; o denegare l'iscrizione con provvedimento motivato, contro il quale l'impresa può esperire ricorso al Comitato Centrale dell'Albo, entro trenta giorni. La presentazione del ricorso, in ogni caso, non sospende la validità del provvedimento emanato.

La sospensione dell'iscrizione all'Albo, e di conseguenza al REN, può avvenire qualora si verifichi una delle tre condizioni:

- sia in corso la procedura di fallimento e sia pendente il processo di opposizione alla sentenza dichiarativa di fallimento;
- non risulti avvenuto il versamento della quota annuale per il mantenimento dell'iscrizione entro il termine fissato dalla legge, nonostante il Comitato Provinciale abbia provveduto a far recapitare formale diffida;
- l'attività abbia subito un'interruzione per qualsiasi causa, cosiddetta sospensione volontaria.

Sulla base di quanto stabilito dall'art. 19, l. n. 298/1974, la sospensione non può avere una durata che superi i due anni.

Le cause che possono, invece, condurre alla cancellazione dell'impresa dall'Albo, e dal REN, sono più gravi e più numerose:

- se la cancellazione è richiesta dall'impresa stessa, configurandosi, in tal caso, cancellazione volontaria;
- se l'attività dell'impresa è cessata a tutti gli effetti;
- se si tratta di una società, qualora questa sia stata liquidata;
- quando sia scaduto il termine dei due anni concessi a fronte di una sospensione e l'attività non risulti ancora effettivamente ripresa;
- quando l'impresa sia stata dichiarata fallita con sentenza passata in giudicato;
- qualora siano venuti meno i requisiti che permettono l'accesso alla professione.

L'amministrazione provinciale che rilevi una delle cause sopra citate, prima di procedere con l'emanazione del provvedimento che dichiara la cancellazione, fatta eccezione per i casi di sospensione e cancellazione volontaria, ha l'obbligo di esperire la procedura cautelativa *ex art. 24, l. n. 298/1974*, con la quale all'impresa viene assegnato un termine, di almeno trenta giorni, per la presentazione di eventuali deduzioni, ovvero per poter intervenire personalmente nel procedimento a mezzo di un legale rappresentante, se l'impresa stessa ne faccia espressa richiesta.

### **2.2.3 Requisiti connessi al perfezionamento dell'iscrizione all'Albo**

Secondo quanto previsto dall'art. 3, lett. *a*), decreto dirigenziale n. 291/2011, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, relativamente alle «*Disposizioni tecniche di prima applicazione del Regolamento (CE) n. 1071/2009 (...)*» e adottato, per l'appunto, in linea con le previsioni dettate dal Reg. (CE) n. 1071/2009, ai fini dell'ottenimento dell'iscrizione all'Albo l'impresa è tenuta a dimostrare la sussistenza dei requisiti di onorabilità, idoneità finanziaria ed

idoneità professionale<sup>20</sup>. Oltre ad essi l'autotrasportatore deve dimostrare di esercitare presso una sede effettiva e stabile, rispondente all'ulteriore requisito dello stabilimento<sup>21</sup>.

Procedendo con l'analisi di ciascun requisito menzionato, è possibile definire l'onorabilità come una condizione consistente nell'assenza di particolari provvedimenti giurisdizionali e/o specifiche condanne a pene detentive riportate con sentenza definitiva, ovvero nell'assenza di sanzioni amministrative per infrazioni gravi relativamente alla normativa nazionale del settore di trasporti merci su strada, indicate dall'art. 5 del d. lgs. n. 395/2000, che deve essere dimostrato all'atto dell'iscrizione all'Albo e al REN e deve permanere per l'intera durata dell'iscrizione.

L'impresa, inoltre, non deve essere stata oggetto dell'informativa interdittiva dell'antimafia, la cui documentazione deve essere richiesta al Prefetto dall'autorità competente, a fronte della verifica del requisito in oggetto.

Per dimostrare il soddisfacimento di tale requisito, e delle condizioni che lo realizzano, si è obbligati alla presentazione di una dichiarazione sostitutiva di

---

<sup>20</sup> Il quadro dei requisiti che legittimano l'iscrizione all'Albo è stato, da un punto di vista normativo, modificato in più occasioni. Già la l. n. 298/1974 tra i numerosi requisiti elencati all'art. 13, faceva espressa richiesta di «*disponibilità di mezzi tecnici ed economici adeguati all'attività da svolgere*», della conclusione di un «*contratto di assicurazione per la responsabilità civile dipendente dall'uso degli autoveicoli e per i danni alle cose da trasportare*», il «*non aver riportato condanne a pene che importino la interdizione da una professione o da un'arte o l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa*» e ancora «*non avere in corso procedura di fallimento, né essere stato soggetto a procedura fallimentare*». Il complesso dei requisiti richiesti era stato, in seguito, ampliato dal d. lgs. 14 marzo 1998, n. 84 intervenuto per uniformare, ulteriormente, la normativa italiana sull'accesso alla professione di vettore a quella comunitaria, individuando altri criteri a cui assoggettare l'iscrizione all'Albo. L'art. 3 del decreto menzionato, chiedeva all'impresa intenzionata ad ottenere l'iscrizione all'Albo, la dimostrazione di requisiti di «*onorabilità, capacità finanziaria e professionale*», oltre ai requisiti richiesti dall'art. 13 della l. 298/1974. Con l'avvenuta emanazione del d. lgs. n. 395/2000 si prevedeva, all'art. 20, l'abrogazione dell'art. 13 della l. n. 298/1974 e del d. lgs. n. 84/1998 in un'ottica di chiarezza e snellimento dei requisiti richiesti, riducendoli a quelli dell'onorabilità, della capacità professionale e della capacità finanziaria.

<sup>21</sup> Per ulteriori delucidazioni in merito alla dimostrazione dei requisiti cfr. l. n. 35/2012, di conversione del d.l. n. 5 del 9 febbraio 2012.

certificazione o dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, resa da uno dei seguenti soggetti:

- dall'amministratore unico, o da tutti i membri del Consiglio di amministrazione, relativamente a persone giuridiche pubbliche, persone giuridiche private e per qualsiasi altro tipo di ente, eccetto quanto previsto al punto seguente;
- dai soci illimitatamente responsabili, nella società di persone;
- dal titolare dell'impresa individuale o familiare,
- da uno dei collaboratori dell'impresa familiare;
- dal gestore dei trasporti.

L'onorabilità è un requisito che può venir meno qualora sussistano validi motivi che possano mettere in dubbio l'onorabilità della figura del gestore dei trasporti o dell'impresa di trasporto stessa, come il sopraggiungere di condanne o sanzioni per infrazioni gravi della normativa nazionale in specifici settori come possono essere il diritto commerciale, il traffico di essere umani o di droga, la circolazione stradale, la responsabilità professionale, ovvero qualora il gestore dei trasporti o l'impresa siano stati oggetto di condanne penali o di sanzioni per gravi infrazioni della normativa UE<sup>22</sup>, in uno o più Stati membri.

A chiarificare la situazione è intervenuta la Commissione Europea, che si è occupata di stilare un elenco completo delle infrazioni gravi, commesse in ambito comunitario, che possono sfociare nella perdita del requisito dell'onorabilità dell'impresa o del suo gestore; l'elenco in oggetto è stato approvato con il Regolamento (UE) del 18 marzo 2016, n. 403<sup>23</sup> ed è stato reso attivo in tutti gli

---

<sup>22</sup> Per gravi infrazioni UE si intendono quelle tipologie di infrazioni che sono commesse in ambiti ben specifici del settore, quali, ad esempio i tempi di guida e di riposo dei conducenti, l'utilizzo degli apparecchi di controllo, la qualificazione iniziale e la formazione dei conducenti, l'accesso alla professione, la sicurezza relativa al trasporto di merci pericolose su strada e gli orari di lavoro, per citarne alcuni.

<sup>23</sup> «Regolamento che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 (...) per quanto riguarda la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada», in *Gazzetta Europea* serie L n. 74 del 19 marzo 2016.



Stati membri dal 1° gennaio 2017, integrando l'elenco già contenuto nel Reg. (CE) n. 1071/2009.

La Commissione Europea ha deciso di distinguere le infrazioni in base al loro livello di gravità, prevedendo infrazioni gravi (IG), molto gravi (IMG) e più gravi (IPG), sulla base dei potenziali rischi per la vita o per le lesioni che sono in grado di procurare, ed *«ha stabilito un metodo comune di calcolo della frequenza di queste infrazioni sino ad una soglia massima, oltre la quale il loro ripetersi fa scattare l'avvio della procedura per la perdita dell'onorabilità, nonché ha precisato che la frequenza deve essere stabilita tenendo conto della gravità dell'infrazione, della durata e del numero medio dei conducenti, per non discriminare le imprese con più dipendenti rispetto a quelle più piccole»*<sup>24</sup>.

L'allegato II del Reg. (CE) n. 403/2016 si riferisce alla frequenza con cui un'infrazione può essere commessa, stabilendo un limite massimo, raggiunto il quale l'infrazione grave è automaticamente classificata come molto grave e, infine, più grave, incidendo, a quel punto, sull'onorabilità<sup>25</sup>.

Lo stesso Regolamento, di cui sopra, divide le tipologie di infrazioni in dodici gruppi, suddividendo le infrazioni all'interno di questi ultimi nelle tre categorie menzionate IG – IMG – IPG; per quelle rientranti nella terza categoria è stabilito che l'autorità competente, dello Stato membro di riferimento, avvii tempestivamente una procedura amministrativa, debitamente espletata, che può prevedere, all'occorrenza, l'ispezione dei locali dell'impresa in questione.

Se dalla procedura in oggetto l'autorità non rileva la compromissione dell'onorabilità, lo annota nel REN motivando la sua decisione; se, invece, decide di dichiarare la perdita del requisito, ne emana il provvedimento con relativa

---

<sup>24</sup> Si veda, *Onorabilità: ecco come si rischia di perderla*, 14 aprile 2016, in [www.rivistatir.it](http://www.rivistatir.it)

<sup>25</sup> Nel classificare la frequenza delle infrazioni il Reg. (CE) n. 403/2016 tiene conto, principalmente, del numero dei conducenti che l'impresa di trasporto ha (una media annua) e del periodo di riferimento (almeno un anno dalla data di controllo), ma permette agli Stati membri di stabilire soglie più severe se lo ritengono opportuno e se la procedura amministrativa nazionale di valutazione dell'onorabilità lo prevede.

notifica al fine di permettere al soggetto, destinatario della decisione, di attivare le tutele previste dall'ordinamento<sup>26</sup>.

Le infrazioni gravi che danno luogo ad una sanzione o ad una condanna negli ultimi due anni, devono essere prontamente riportate nella sezione «sanzioni» del REN delle imprese professionali di autotrasporto.

Oltre alle motivazioni menzionate, il gestore dei trasporti può rischiare la perdita del requisito nel caso di violazioni non commesse da lui direttamente, ma dal lavoratore dipendente durante l'esercizio dell'attività, qualora il fatto che abbia causato la violazione sia dipeso da istruzioni o disposizioni impartite dal gestore al dipendente, o da omessa vigilanza con riferimento a più violazioni precedenti.

Allo stesso modo in cui tale requisito può essere perso, può anche essere riacquistato:

- se interviene la concessione della riabilitazione in caso di sanzioni penali, a meno che non intervenga la revoca;
- se le misure di sicurezza o di prevenzione applicate raggiungano il termine previsto;
- siano decorsi sei mesi dalla data della sanzione amministrativa definitiva;
- il decreto di chiusura del fallimento sia divenuto definitivo, anche in caso di accoglimento della domanda di esdebitazione, per le imprese che ne possono beneficiare.

Il secondo requisito, l'idoneità finanziaria, è saldamente collegato, assieme a quello dello stabilimento, all'immatricolazione dei veicoli per mezzo dei quali l'impresa di trasporto effettua la sua attività.

---

<sup>26</sup> Il provvedimento che sancisce la perdita del requisito dell'onorabilità è emanato a fronte di condanne penali o sanzioni relative ad infrazioni gravi della normativa UE quali, per citarne qualcuna, il superamento del 25%, o più, dei tempi limite di guida fissati per sei giorni o due settimane; guida sprovvista di certificato di revisione valido, se tale documento è richiesto dal diritto UE; mancata installazione del tachigrafo; trasporto di merci pericolose con mezzi non idonei o non approvati o in violazione di un divieto ovvero senza la relativa precisazione apposta sul veicolo o, ancora, guida con carta del conducente falsificata o di cui il conducente non risulta titolare.

Un'impresa può procedere all'immatricolazione di uno o più veicoli qualora abbia ottenuto l'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori e sia autorizzata all'esercizio della professione in forma provvisoria.

L'idoneità finanziaria è la capacità dell'impresa di riuscire ad assolvere agli obblighi finanziari connessi all'esercizio della sua attività, ed a quelli che potrebbero incombere nel corso dell'esercizio contabile annuale<sup>27</sup>, e va valutata in base al numero di autoveicoli che l'impresa dichiara di voler acquisire al momento dell'accesso alla professione o che risultano immatricolati a suo nome durante l'esercizio della stessa<sup>28</sup>.

La dimostrazione concreta del requisito avviene, ogni anno, mediante un'attestazione rilasciata da un revisore contabile, o da altro soggetto debitamente riconosciuto o, in alternativa, per mezzo di un'attestazione rilasciata dalla compagnia di assicurazione che provi l'esistenza di una polizza di responsabilità professionale<sup>29</sup>, ovvero con un'attestazione di vigenza di contratto di fideiussione

---

<sup>27</sup> Per calcolare l'importo dell'idoneità finanziaria vanno tenuti in considerazione soltanto gli autoveicoli con una massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 t, e non i rimorchi.

<sup>28</sup> Ai fini del soddisfacimento del requisito in oggetto, l'impresa deve dimostrare di disporre ogni anno di capitale e di riserve per un valore di almeno *«a) 9 000 EUR per il primo veicolo a motore; b) 5 000 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate; e c) 900 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2,5 tonnellate ma non a 3,5 tonnellate»*, così stabilito dall'art. 7 del Reg. (CE) n. 1071/2009, a seguito della modifica intervenuta dal Reg. (UE) n. 1055/2020. Il legislatore comunitario ha previsto un'ulteriore precisazione, all'interno dello stesso articolo, riferito a quelle imprese che operino con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 2,5 t, ma non le 3,5, le quali dovranno dimostrare di avere capitale e riserve, ogni anno, per un valore di almeno: *«a) 1 800 EUR per il primo veicolo utilizzato; e b) 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato»*.

<sup>29</sup> Così stabilito dall'allegato H della Circolare M.I.T. n. 4/2015/TSI del 24 luglio 2015. Questa possibilità, introdotta dalla l. n. 190/2014, è prevista limitatamente alle nuove imprese di autotrasporto, per i primi due anni di iscrizione all'Albo e al REN.

rilasciata da una banca, da una compagnia di assicurazione o da intermediari finanziari, iscritti negli appositi albi<sup>30</sup>, ed esibita all'autorità competente<sup>31</sup>.

L'idoneità finanziaria, che deve essere dimostrata all'atto di iscrizione all'Albo degli autotrasportatori e al REN, deve permanere per l'intera durata dell'iscrizione e per ogni evento o fatto che possa comportarne la perdita o la diminuzione vige l'obbligo, per l'impresa ovvero per le banche, compagnie di assicurazioni o intermediari finanziari iscritti nei relativi albi, di darne tempestiva comunicazione alla competente autorità entro quindici giorni, che decorrono dall'accadimento del fatto, altrimenti si può rischiare la cancellazione dall'Albo degli autotrasportatori ed un'eventuale sanzione pecuniaria, secondo gli artt. 12 e 19, comma 3, d. lgs. n. 395/2000<sup>32</sup>.

È l'UMC competente per territorio, in base alla sede dell'impresa, a ricevere le comunicazioni inerenti alle modifiche o alla perdita del requisito e, nell'eventualità ci siano le giuste motivazioni, procede con l'aggiornamento dei dati dell'impresa trascritti sul REN, attivando, inoltre, la procedura per dichiarare nuovamente soddisfatto il requisito: se al termine della procedura quest'ultimo non sarà ritenuto soddisfatto, l'UMC provvede ad informare l'impresa del rischio di sospensione o cancellazione dall'Albo e dal REN, con conseguente inibizione dell'esercizio dell'attività ed assegna, quindi, un termine mai superiore a sei mesi, affinché l'impresa possa dimostrare che il requisito sia ancora una volta adeguato a quanto normativamente previsto.

---

<sup>30</sup> Allegato I Circolare M.I.T. n. 4/2015/TSI.

<sup>31</sup> Non sono ritenute idonee ai fini della dimostrazione del requisito dell'idoneità finanziaria, secondo quanto previsto dall'ordinamento italiano, le polizze assicurative rilasciate da compagnie estere che non siano in regola con la normativa italiana ed europea nel settore assicurativo; le polizze assicurative vettoriali; le polizze assicurative obbligatorie di responsabilità civile (in quanto già previste obbligatoriamente dall'art. 122 del d. lgs. n. 209/2005) e fideiussioni o attestati di fideiussioni che siano rilasciati da intermediari finanziari iscritti nell'elenco speciale, ex art. 106 TUB, i quali non siano abilitati dalla Banca d'Italia al rilascio delle garanzie utili alla dimostrazione del requisito in oggetto.

<sup>32</sup> Le modalità di comunicazione della modifica, perdita o rinnovo del requisito dell'idoneità finanziaria sono effettuate secondo quanto statuito dall'allegato D Circolare M.I.T. n. 4/2015/TSI.

Il requisito dello stabilimento, introdotto dall'art. 3, lett. a) Reg. (CE) n. 1071/2009, e legato all'immatricolazione<sup>33</sup> degli autoveicoli utilizzati dall'impresa di trasporto, richiede che l'impresa dimostri di disporre di una sede amministrativa effettiva e stabile, dotata di locali nei quali sia consentito l'accesso agli originali dei principali documenti che riguardano la sua attività e che sia situata in Italia, di uno o più autoveicoli immatricolati o messi in circolazione in base a quanto stabilito dal c.d.s., ed una sede operativa, sempre su suolo italiano, dove l'impresa svolga in modo continuativo ed efficace le attività relative ai veicoli che utilizza per le operazioni di trasporto, come ad esempio la manutenzione degli stessi.

La dimostrazione, richiesta al momento della domanda di iscrizione all'Albo e al REN, deve avvenire mediante dichiarazione sostitutiva di certificazione e di atto di notorietà.

Relativamente alla disponibilità di una sede amministrativa, l'art. 47 del D.P.R. n. 445/2000 stabilisce sia dimostrata con dichiarazione del legale rappresentante dell'impresa all'UMC competente: si ritiene assodata attraverso la disponibilità di uno o più locali adibiti ad uso ufficio a titolo di proprietà, *leasing*, locazione o comodato<sup>34</sup>, per quanto riguarda le imprese; con l'individuazione della sede, anche presso la residenza del titolare, relativamente alle imprese individuali; mentre per le società di persone e per le società a responsabilità limitata unipersonali, con l'elezione del domicilio presso la residenza del legale rappresentante, qualora l'amministratore sia unico socio.

Le imprese associate ai consorzi o alle cooperative, e quindi iscritte nella sezione speciale dell'Albo degli autotrasportatori, possono scegliere di eleggere

---

<sup>33</sup> Sul termine «immatricolazione» è intervenuto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per chiarire, mediante la Circolare n. 1/2018/APC del 29 gennaio 2018, che «*il termine immatricolato va necessariamente inteso come immissione in circolazione sia di un veicolo di prima immatricolazione, sia di un veicolo usato, fermo restando il rispetto della categoria [euro minima di appartenenza richiesta]*».

<sup>34</sup> Se il locale comprovante la sede amministrativa è reso disponibile a titolo di locazione, comodato o usufrutto, il contratto deve risultare regolarmente registrato.

domicilio direttamente presso il consorzio o presso la cooperativa, purché questi ultimi riescano a gestire tutte le attività delle imprese aderenti a livello centralizzato.

La disponibilità degli autoveicoli per poter effettuare attività di trasporto merci in conto terzi si palesa con l'immissione degli stessi in circolazione a titolo di proprietà, usufrutto, locazione, vendita a rate o *leasing*, locazione senza conducente o comodato senza conducente, secondo quanto previsto dal c.d.s.; mentre dimostrare l'effettività di una sede operativa si traduce, per l'impresa, nel possesso di un'officina interna dove poter svolgere la manutenzione degli autoveicoli da lei utilizzati in modo continuativo, oppure individuare una o più officine esterne deputate a quello scopo.

Qualunque evento o fatto che comporti modifica, diminuzione o perdita delle condizioni che soddisfano il requisito di stabilimento debbono essere comunicati dall'impresa, o dal consorzio o cooperativa, entro trenta giorni dall'accadimento, all'UMC competente, così come anche qualsiasi modifica che possa intervenire nei luoghi indicati come sede amministrativa od operativa, nonché modifiche o cessazioni in relazione al parco veicolare.

L'UMC valuta le comunicazioni ricevute e decide se procedere con l'aggiornamento dei dati contenuti nel REN relativamente all'impresa in questione; se quest'ultima rischia di non soddisfare più il requisito l'UMC deve comunicarglielo prontamente, se invece ha già smesso di soddisfarlo deve assegnarle un termine, non superiore a sei mesi, entro il quale l'impresa può regolarizzare nuovamente il requisito, dimostrando quanto richiesto dalla legge.

Il quarto ed ultimo requisito che le imprese di trasporto sono chiamate a dimostrare di possedere è l'idoneità professionale, per soddisfare il quale è necessario nominare un gestore dei trasporti, residente nell'UE, che si occupi di dirigere l'attività di trasporto dell'impresa «*in maniera effettiva e continuativa*»,

ex art. 2, comma 5, Reg. (CE) n. 1071/2009 rispondendo con la sua persona ai requisiti di onorabilità e idoneità professionale<sup>35</sup>.

La dottrina intervenuta in materia, ritiene che *«per idoneità professionale s'intende il possesso delle conoscenze e delle attitudini pratiche necessarie per dirigere un'impresa di autotrasporto, ed è ritenuta sussistente qualora il soggetto che dirige l'attività di trasporto sia in possesso di: attestato di idoneità professionale, ovvero attestato di frequenza di un corso di formazione professionale, per i soggetti designati gestori nelle imprese che esercitano l'autotrasporto di merci su strada con autoveicoli di massa complessiva superiore a 1,5 t e fino a 3,5 t»*<sup>36</sup>.

Il possesso di quanto sopra dichiarato rivela una conoscenza del soggetto, relativa alle materie ritenute necessarie dalla normativa UE ed elencate nell'allegato I del Reg. (CE) n. 1071/2009, che si concretizza in un attestato conseguente al superamento di un esame ovvero in un attestato che certifichi la regolare frequenza di un corso di formazione professionale; dal momento in cui è insignito di tale ruolo, il soggetto diviene responsabile dell'attività di trasporto ed è un incarico che può ricoprire nell'ambito di una sola impresa.

È, quindi, il Reg. (CE) n. 1071/2009 a stabilire le disposizioni in presenza delle quali è rilasciato l'attestato di idoneità professionale, che sarà valido sia in ambito nazionale che internazionale.

Il gestore dei trasporti può essere una figura interna all'impresa o esterna ad essa; qualora sia interna deve, obbligatoriamente, rivestire, una delle seguenti posizioni:

---

<sup>35</sup> All'interno del nostro ordinamento il legislatore, prima dell'entrata in vigore del Regolamento comunitario disciplinante tale figura, aveva già previsto che l'impresa indicasse, all'Autorità competente, una persona che dirigesse l'attività di trasporto in modo effettivo e continuativo e che avesse un legame interno all'impresa.

<sup>36</sup> A. MACERA – G. MESIRCA, *Requisito dell'idoneità professionale per l'esercizio della professione di trasportatore su strada*, 21 dicembre 2016, [www.egaf.it](http://www.egaf.it)

- titolare dell'impresa individuale o familiare, o collaboratore dell'impresa familiare;
- amministratore unico, ovvero un membro appartenente al consiglio di amministrazione per le persone giuridiche pubbliche, per le persone giuridiche private e per ogni altra tipologia di ente, fatta eccezione per quanto disposto al successivo punto;
- socio illimitatamente responsabile all'interno di una società di persone;
- lavoratore subordinato, al quale siano state attribuite funzioni con una qualifica medio/alta<sup>37</sup>.

Se invece risulta essere una figura esterna all'impresa deve rispettare condizioni ben specifiche, quali:

- essere abilitato ad esercitare le funzioni che sono richieste per il ruolo di gestore dei trasporti per conto di un'impresa di trasporti, con conseguente indicazione delle responsabilità di cui è tenuto a rispondere e la precisazione dei compiti che è chiamato a svolgere in modo continuativo;
- dirigere l'attività di trasporto di un'unica impresa, o comunque relativa ad un parco veicolare comprendente, al massimo, cinquanta veicoli immatricolati;
- non avere legami con altre imprese di trasporto<sup>38</sup>.

I compiti che spettano alla figura del gestore dei trasporti sono di varia natura: tecnica, in relazione alla manutenzione dei veicoli e agli allestimenti, al rispetto delle normative particolari di settore come quella sui rifiuti, sui trasporti eccezionali e sulle merci deteriorabili o pericolose; civilistico-commerciale per quanto concerne la gestione dei contratti, l'analisi dei costi, il marketing e la

---

<sup>37</sup> In questo caso, al lavoratore subordinato deve essere stata conferita una qualifica medio/alta, non inferiore al secondo livello impiegati del CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione.

<sup>38</sup> Un soggetto non può essere selezionato a ricoprire questo ruolo qualora sia, presso un'altra impresa di trasporto, amministratore unico, ovvero membro del consiglio di amministrazione per le persone giuridiche pubbliche, o per le persone giuridiche private, titolare di un'impresa individuale, socio illimitatamente responsabile in una società di persone o lavoratore subordinato.



gestione del magazzino; ed amministrativa per tutte le pratiche riguardanti gli autoveicoli come revisione, collaudo e tutti gli altri adempimenti richiesti dal codice della strada e dalla disciplina regolante tale professione.

Preso atto del fatto che sono numerose e complesse le mansioni che spettano alla figura in oggetto, è consigliabile procedere alla nomina di più di un gestore, soprattutto nell'ambito di un'impresa di importanti dimensioni, o scindere la carica di gestore dei trasporti da quella di amministratore nominando un dipendente, al fine di agevolare la gestione dei profili di responsabilità imputabili al gestore dei trasporti stesso.

Le responsabilità da ultimo richiamate, esattamente come i compiti che spettano al dirigente dell'attività dei trasporti, sono molteplici e classificabili come di tipo amministrativo, civile e penale.

La responsabilità amministrativa è riconducibile all'art. 5, comma 6, d. lgs. n. 395/2000, che si preoccupa di elencare i casi in cui il gestore incontra la perdita del requisito di onorabilità, a causa di violazioni commesse da un lavoratore subordinato durante l'esercizio dell'attività d'impresa, non risultando più idoneo, quindi, a ricoprire quel determinato ruolo. Un caso esempio è quello di un conducente che abbia integrato una violazione a seguito di istruzioni impartite dal gestore stesso, o da omessa vigilanza di quest'ultimo in relazione a precedenti violazioni quali guida in stato di ebbrezza, omissione di soccorso, violazione dei tempi di guida o di riposo od esercizio abusivo della professione.

La responsabilità civile del gestore dei trasporti, che può essere catalogata all'interno delle responsabilità professionali, può comportare all'impresa costi rilevanti quali il pagamento di sanzioni per mancato aggiornamento della carta di circolazione o, più in generale, il mancato rispetto di una determinata normativa di settore che possa comportare la condanna di una sanzione; in tutti questi casi è l'impresa a risultare responsabile e a dover rispondere, *in primis*, del pagamento

delle sanzioni o dell'eventuale risarcimento dei danni causati al committente per inadempimenti contrattuali.

L'impresa può, però, far valere il suo diritto di fare rivalsa nei confronti del gestore dei trasporti, qualora sia stato quest'ultimo ad aver provocato il danno aziendale a causa della sua condotta non professionale; anche nell'eventualità in cui l'attività del vettore dovesse arrecare a terzi danni ingiusti è l'azienda ad essere chiamata al risarcimento di questi, con la facoltà di poter chiedere al gestore dei trasporti, a titolo di rivalsa, il rimborso delle somme destinate ai danneggiati, purché l'evento dannoso sia a lui riconducibile.

L'ultimo, e il più complesso, profilo di responsabilità previsto a carico del gestore dei trasporti è quello penale; sovente titolari di azienda e amministratori scelgono di affidare importanti mansioni, che non potrebbero rientrare nella loro sfera di competenza, al gestore dei trasporti in quanto figura competente ed in possesso di cognizioni tecnico-giuridiche.

In tali casi la responsabilità di titolari ed amministratori può essere esclusa purché abbiano affidato le suddette mansioni al gestore *«in base a precise disposizioni preventivamente adottate secondo le disposizioni statutarie, la direzione di singoli rami d'azienda o impianti a persone dotate di capacità tecnica ed autonomia decisionale»*<sup>39</sup>.

Infatti, ai fini di una corretta attribuzione dei profili di responsabilità risulta fondamentale la prova del trasferimento delle funzioni, che può essere garantita conservando, tra gli atti dell'azienda, le prove di conferimento dei compiti di direzione, i contratti e le lettere di incarico o anche i verbali dei consigli di amministrazione, e qualsiasi altro documento che possa contenere limiti e indicazioni dei compiti e delle funzioni trasferite in capo a gestore dei trasporti.

---

<sup>39</sup> A. MACERA – G. MESIRCA, *Requisito dell'idoneità professionale per l'esercizio della professione di trasportatore su strada, op. cit.*

Qualsiasi profilo di responsabilità deve essere conferito in modo espresso dall'impresa di trasporto, al fine di evitare che persone, diverse dall'imprenditore, risultino responsabili di determinate attività in ambito aziendale quando sono, invece, del tutto prive dei poteri necessari per eseguirle e quindi libere da ogni eventuale grado di responsabilità.

Anche per l'idoneità professionale, come per gli altri requisiti, vige l'obbligo di dimostrazione all'atto di iscrizione, all'Albo e al REN, e quello di dover permanere per l'intera durata dell'iscrizione.

Qualora il requisito cessi di sussistere l'impresa è tenuta a darne comunicazione, entro trenta giorni, all'UMC provinciale competente per territorio, pena l'applicazione delle sanzioni previste dagli artt. 13 e 19, comma 4 d. lgs. n. 395/2000, ed a procedere con la sostituzione del gestore dei trasporti, entro un termine massimo di due mesi, affinché l'UMC non revochi l'autorizzazione all'esercizio della professione di trasportatore su strada e proceda con la cancellazione dell'impresa dall'Albo e dal REN.

Nei casi in cui il dirigente dell'attività di trasporto sia soggetto a scomparsa, decesso, incapacità fisica, perdita o diminuzione della capacità di agire, la procedura da seguire è analoga a quella sopra descritta, con conseguente comunicazione del fatto all'autorità competente entro trenta giorni e nomina di un nuovo gestore dei trasporti; nell'eventualità in cui l'impresa non provveda a nominarlo, entro un termine di sei mesi, prorogabile di ulteriori tre, l'autorità procederà con la revoca dell'autorizzazione all'esercizio della professione di trasportatore su strada e la cancellazione dell'impresa dall'Albo e dal REN.

Comunicazioni di natura differente che riguardino la modifica della struttura aziendale e che comportino effetti sull'iscrizione, come possono essere la variazione della ragione o della denominazione sociale, il recesso o l'ingresso di nuovi soci, debbono pervenire alla Segreteria per l'Albo degli autotrasportatori competente per territorio, sempre entro i canonici trenta giorni dall'accadimento

del fatto, comportante la modifica, e corredata dalla opportuna documentazione a dimostrazione delle modifiche avvenute<sup>40</sup>.

Qualsiasi violazione dei sopra descritti obblighi di comunicazione, statuiti dall'art. 18, l. n. 298/1974, è punita ex art. 27 della medesima legge, la cui disciplina veniva ulteriormente integrata dal d. lgs. n. 395/2000 che ha introdotto nuovi obblighi di comunicazione a carico delle imprese di autotrasporto con termini più restrittivi rispetto a quelli previgenti e sanzioni amministrative pecuniarie più onerose.

I comitati degli Albi provinciali che raccolgono le comunicazioni di vario genere qualora ritengano opportuno procedere con la variazione dell'iscrizione all'Albo, devono notificarla all'impresa interessata e comunicarlo al comitato centrale.

#### **2.2.4 Accesso e autorizzazione all'esercizio della professione di autotrasportatore**

L'autorizzazione e l'accesso a suddetta professione sono regolate, rispettivamente, dal Reg. (CE) n. 1071/2009 e dal Reg. (CE) n. 1072/2009 i quali si applicano a tutte le imprese di trasporto stabilite in territorio UE che esercitano, o hanno intenzione di esercitare questa professione.

Con riguardo alla disciplina delle autorizzazioni<sup>41</sup>, essa si riferisce alle imprese che operino trasporto merci in conto terzi con autoveicoli di massa complessiva

---

<sup>40</sup> Ai sensi dell'art. 18 l. n. 298/1974, le imprese iscritte all'Albo devono comunicare ai comitati provinciali, entro trenta giorni dalla data di stipulazione dell'atto definitivo anche «*gli acquisti di nuovi veicoli e di nuovi mezzi tecnici di esercizio, con l'indicazione dell'alienante; le alienazioni, a qualsiasi titolo, dei veicoli e dei mezzi tecnici di loro proprietà o da loro detenuti, con l'indicazione dell'acquirente*».

<sup>41</sup> L'art. 11 Reg. (CE) n. 1071/2009 stabilisce che un'impresa in possesso dei requisiti richiesti «è autorizzata, su domanda, ad esercitare la professione di trasportatore su strada. L'autorità competente accerta che l'impresa che ne fa domanda possiede i requisiti previsti in detto articolo».

superiore a 1,5 t<sup>42</sup>, le quali ottengono l'autorizzazione ad esercitare la professione soltanto dopo aver ottenuto le due principali iscrizioni, all'Albo e al REN, e dopo aver dimostrato, presso l'UMC competente, l'ottemperanza delle condizioni stabilite in relazione all'accesso al mercato in base alla liberalizzazione regolata.

Grazie al Reg. (CE) n. 1071/2009 la figura del gestore ha subito un'evoluzione, essendo stata prevista la facoltà di nominare un soggetto che sia esterno all'impresa, mediante contratto professionale in regime di lavoro autonomo, e non soltanto incardinato all'interno della stessa, come accadeva fino a questo momento; allo stesso modo ha modificato la disciplina degli attestati di idoneità professionale che sono rilasciati con validità sia su territorio nazionale che internazionale, e che seguono una procedura analoga per tutti gli Stati membri.

Lo stesso Regolamento ha provveduto ad istituire il REN, come precedentemente accennato, deputato a favorire la comunicazione tra Stati membri relativamente alle imprese esercitanti la professione, con riguardo all'idoneità dei loro gestori dei trasporti, e alle eventuali infrazioni commesse dalle stesse, l'applicazione a pieno regime del Registro elettronico è iniziata il 1° gennaio 2016.

Questo strumento di diritto comunitario, pur applicandosi all'interno di ogni Stato membro, lascia ai singoli Stati la facoltà di operare alcune scelte che meglio si interfaccino con le esigenze dei loro ordinamenti, e che in Italia si sono palesate: nell'applicazione della disciplina comunitaria, volta all'ottenimento dell'autorizzazione all'esercizio della professione di autotrasportatore in conto terzi, alle imprese che usufruiscono di autoveicoli con una massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 t, escludendo pertanto quelle al di sotto di tale soglia; nella possibilità del gestore dei trasporti di essere designato da un'unica impresa di trasporto mediante contratto<sup>43</sup>; e nell'opportunità di ottenere il certificato di

---

<sup>42</sup> Le imprese esercitanti la professione con veicoli di portata utile inferiore a 1,5 t sono idonee all'ottenimento dell'iscrizione all'Albo con la sola dimostrazione del requisito di onorabilità.

<sup>43</sup> È l'art. 11, comma 6-*quater*, d.l. n. 5/2012, convertito dalla l. n. 35/2012, ad introdurre l'esclusività del gestore dei trasporti limitando ad una sola impresa la direzione dell'attività dei

idoneità professionale senza dover ricorrere al superamento dell'esame posto *ad hoc*, ma dimostrando la continuativa esperienza professionale nel settore almeno dal 10 febbraio 2012<sup>44</sup>.

Esistono determinate categorie di imprese di trasporto che sono escluse dall'applicazione della disciplina del Reg. (CE) n. 1071/2009 qualora:

- esercitino la professione di autotrasportatore di merci in conto proprio;
- esercitino la professione con autoveicoli di massa complessiva a pieno carico inferiore o uguale a 1,5 t, come sopra accennato;
- esercitino la professione con veicoli a motore la cui velocità massima autorizzata non superi i 40 km/h.

Con specifico riguardo al REN, è l'iscrizione ad esso che, pur essendo dematerializzata e quindi non comportando l'emissione di alcun documento cartaceo, costituisce formale autorizzazione all'esercizio della professione (AEP), ad eccezione che l'impresa richieda espressamente un certificato che la dimostri.

Il REN nazionale<sup>45</sup> confluisce, unitamente ai Registri Elettronici degli altri Stati membri, nel Registro Elettronico Unico comunitario, consentendo l'interconnessione tra tutti i Paesi<sup>46</sup> e forti agevolazioni nello scambio di

---

trasporti, sia esso esterno o interno, ed a prevedere che qualora il soggetto sia esterno debba svolgere la carica in un'impresa che conti al massimo cinquanta veicoli e non presentare legami con nessun'altra impresa del medesimo settore.

<sup>44</sup> Con la legge delega n. 35/2012 è stato previsto che le imprese che esercitano la professione con veicoli di massa complessiva a pieno carico fino 3,5 t, possono ritenere soddisfatto il requisito di idoneità professionale con la sola frequenza di uno specifico corso di formazione preliminare e poi un corso di formazione periodica ogni dieci anni.

<sup>45</sup> All'interno dell'ordinamento italiano, il Registro Elettronico Nazionale è stato istituito dall'art. 11 del decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici di data 25 novembre 2022, in *G.U.* n. 277 del 28 novembre 2011. Inoltre, la Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato la Circolare 3 ottobre 2013, n. 7 per mezzo della quale ha stabilito alcune prescrizioni in materia di «*Trasporto internazionale di merci su strada. Disposizioni per la gestione del Registro Elettronico Nazionale. Modalità di comunicazione con gli uffici delle Province e con gli Uffici di MC*».

<sup>46</sup> L'art. 11, comma 6 del decreto dirigenziale stabilisce che «*ai fini dell'interconnessione dei Registri elettronici nazionali in tutta l'Unione europea (ERRU), a decorrere dal 1° gennaio 2013 o da*

informazioni, circa le imprese di trasporto, per mezzo dei punti di contatti che ciascuno Stato ha provveduto ad indicare.

È l'impresa che deve presentare istanza all'UMC competente, per mezzo del suo legale rappresentante al fine di richiedere il rilascio dell'AEP<sup>47</sup>, corredata dalle dovute dichiarazioni, ex artt. 46 e 47 D.P.R. n. 445/2000, per dimostrare i requisiti di onorabilità, idoneità professionale e stabilimento, e dalle attestazioni, sulla base dell'art. 7 Reg. (CE) n. 1071/2009, per quanto concerne l'idoneità finanziaria.

L'impresa deve, dunque, presentare all'UMC una domanda sottoscritta dal legale rappresentante che contenga: la dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà relativa all'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori; la dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà contenente le generalità del gestore dei trasporti ed il titolo di inserimento nell'impresa; la dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà concernente il possesso del requisito di stabilimento.

Per quanto riguarda l'immissione in circolazione dei veicoli, secondo le disposizioni normative sull'accesso al mercato, è il legale rappresentante a dover presentare la dichiarazione che attesti il possesso dei requisiti e la tipologia dei veicoli mediante i quali l'impresa intenda esercitare la professione<sup>48</sup>.

---

*altra data fissata dalle autorità dell'Unione europea, di cui all'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009, si considerano solamente i dati minimi di cui al citato articolo 16, paragrafo 1, lettere da a) ad f)».*

<sup>47</sup> «Preme evidenziare come l'autorizzazione di cui si tratta, sotto il profilo dei presupposti che ne legittimano il rilascio, si differenzi dal previgente titolo autorizzatorio, il quale, [...] era accordato all'impresa di trasporto sulla base di una valutazione che il Ministro competente effettuava solo sul piano quantitativo, e dunque atta a restringere quantitativamente il numero degli operatori del settore. Il legislatore comunitario, in una prospettiva di liberalizzazione del settore ed apertura del mercato all'ingresso di nuove realtà imprenditoriali, è invece chiaro nel precisare che l'autorizzazione in parola è conseguita da ogni impresa che si dimostri in possesso dei requisiti previsti, e dunque all'esito di un'attività di verifica che, in tal caso, è condotta sulla base di una valutazione qualitativa del soggetto richiedente. L'autorizzazione è infatti definita quale *decisione amministrativa che autorizza un'impresa in possesso dei requisiti stabiliti [...] ad esercitare la professione di trasportatore su strada*», ai sensi dell'art. 2.6, Reg. (CE) 1071/2009. S. ZUNARELLI – A. ROMAGNOLI – A. CLARONI, *Diritto pubblico dei trasporti*, op. cit., p. 153.

<sup>48</sup> In argomento, cfr. A. MACERA – G. MESIRCA, *Accesso ed autorizzazione all'esercizio della professione di trasportatore su strada*, 8 novembre 2016 (aggiornato al 17 gennaio 2018). [www.egaf.it](http://www.egaf.it)

Ottenere l'AEP significa per l'impresa sottoporsi a due sub-procedimenti:

- un sub-procedimento finalizzato all'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori;
- un altro finalizzato ad ottenere l'iscrizione al REN.

L'UMC che riceve l'istanza, dopo aver verificato la completezza e la congruenza dei dati oggetto delle dichiarazioni sostitutive di atto di notorietà rese dal legale rappresentante, la regolarità dei quattro requisiti tramite dovuta istruttoria, e l'osservanza delle condizioni relative all'accesso al mercato, procede con l'effettuare l'iscrizione all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi.

Se durante la fase istruttoria che concerne la verifica dei quattro requisiti emergono questioni particolari l'UMC può optare per la richiesta di pareri ai Comitati interprovinciali per l'Albo degli autotrasportatori, ai quali sono attribuiti poteri consultivi e di studio nelle materie relative al settore in argomento; i pareri che sono chiamati ad esprimere non presentano, tuttavia, carattere obbligatorio o vincolante.

Se l'UMC non ritiene che uno o più requisiti siano dimostrati correttamente provvede a dare comunicazione all'impresa dei motivi ostativi all'accoglimento della domanda di iscrizione e, ad assegnare un termine di dieci giorni affinché l'impresa possa presentare eventuali osservazioni, se lo reputa opportuno.

Questo primo sub-procedimento può concludersi con il rigetto della domanda di iscrizione, corredato da provvedimento motivato, o con l'accoglimento della stessa.

In quest'ultimo caso l'impresa riesce ad ottenere l'iscrizione all'Albo e può procedere con la domanda di iscrizione al REN, dando luogo all'avvio del secondo sub-procedimento.



Dalla presentazione della domanda, relativa alla seconda procedura descritta, l'UMC deve, entro novanta giorni, concludere il procedimento istruttorio in uno dei due seguenti modi:

- con il rigetto della domanda, caso in cui il responsabile del procedimento è tenuto a comunicare all'impresa i motivi che hanno impedito l'accoglimento della domanda, dandole la possibilità di presentare osservazioni entro i successivi dieci giorni dal ricevimento della comunicazione. La comunicazione interrompe i termini relativi alla conclusione del procedimento, che torneranno a decorrere dalla data in cui eventuali osservazioni sono presentate o, in mancanza di queste, dalla scadenza dei dieci giorni concessi. L'UMC può decidere per l'emanazione di un provvedimento negativo corredato dalle motivazioni che lo hanno spinto a non accogliere le osservazioni e, avverso il provvedimento, l'impresa istante può presentare ricorso gerarchico alla Direzione Generale Territoriale competente, di cui è parte l'UMC che ha emanato l'atto, ovvero proporre ricorso al TAR; oppure
- con l'accoglimento della domanda, iscrivendo, quindi, l'impresa al REN ed assegnandole un'autorizzazione «preliminare» per consentirle di immatricolare o immettere in circolazione veicoli. Si ottiene, in tal modo, iscrizione dell'impresa e del gestore dei trasporti alla sezione «imprese e gestori» del REN.

Completati in modo positivo i due sub-procedimenti l'impresa è automaticamente autorizzata all'esercizio della professione di trasportatore di merci su strada.

Una volta che l'impresa abbia provveduto all'immatricolazione o immissione in circolazione dei veicoli<sup>49</sup>, l'UMC verifica che l'impresa stia operando secondo

---

<sup>49</sup> L'immissione in circolazione dei veicoli deve essere effettuata ai sensi degli artt. 93 o 94 del d. lgs. 30 aprile 1992, n. 285, così sancito dall'art. 9, comma 9, decreto dirigenziale 291/2011.

quanto normativamente previsto in materia di accesso al mercato su scala nazionale e comunitaria, e modifica l'autorizzazione da «preliminare» ad «attiva», dandone comunicazione all'impresa interessata, consentendole, così, l'inizio effettivo dell'esercizio della professione.

L'UMC provinciale competente, in base a dove abbia sede legale l'impresa, ha l'obbligo di verificare, con cadenza quinquennale, la persistenza dei requisiti e lo fa in modi diversi a seconda dei requisiti:

- *«per l'onorabilità: acquisendo dall'impresa interessata le dichiarazioni sostitutive di certificazione e di atto di notorietà necessarie, rese ai sensi del D.P.R. 28.12.2000 n.445, ed effettuando i dovuti riscontri presso le amministrazioni competenti;*
- *per l'idoneità finanziaria: acquisendo le informazioni rilevanti e la relativa documentazione dall'impresa interessata o dal soggetto che ha rilasciato la relativa attestazione;*
- *per l'idoneità professionale: acquisendo apposita dichiarazione sostitutiva di certificazione o di atto di notorietà dal gestore dei trasporti o dall'impresa interessata, nel rispetto del citato D.P.R. 28.12.2000 n.445;*
- *per il requisito di stabilimento: acquisendo dall'impresa interessata la dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, resa ai sensi del D.P.R. 28.12.2000 n.445, ed effettuando i dovuti riscontri presso le sedi in essa indicate»<sup>50</sup>.*

Nel caso in cui l'impresa non dovesse fornire le informazioni richieste per la verifica dei requisiti entro un congruo termine, essi saranno ritenuti non persistenti, così come anche se dovessero decorrere invano i termini concessi dall'Autorità competente per la loro regolarizzazione, dopo aver stabilito il venir meno di uno o

---

<sup>50</sup> A. MACERA – G. MESIRCA, *op. ult. cit.*, p. 7.

più degli stessi, con la conseguente sospensione o ritiro dell'autorizzazione all'esercizio della professione<sup>51</sup>.

---

<sup>51</sup> In materia di imprese appartenenti ad un consorzio o ad una cooperativa sono dettate norme apposite dall'art. 2, comma 3, decreto dirigenziale 25 gennaio 2012. L'art. 1, l. n. 298/1974 disciplina l'iscrizione nella sezione speciale dell'Albo nazionale di cooperative a proprietà divisa e di consorzi, il cui scopo sia quello di esercitare attività di trasporto mediante l'uso, anche esclusivo, dei veicoli delle imprese socie; in tal caso saranno queste ultime ad essere chiamate alla dimostrazione del possesso dei requisiti e delle condizioni necessarie all'esercizio dell'attività. Consorzi e cooperative a proprietà divisa riservano particolari forme di accesso al mercato alle imprese iscritte all'Albo e quindi dotate dei quattro requisiti previsti, esse possono infatti: a) aderire alla costituzione di una struttura associata nuova; b) appartenere già ad una struttura associata iscritta all'Albo nella sezione speciale, precedentemente al 1° gennaio 2008; c) aderire ad una delle strutture di cui alla lettera b); d) fare il suo ingresso in una struttura associata in cui sia già avvenuto l'accesso al mercato con le 80 t minime di massa complessiva previste. «*Nell'ipotesi prevista dalla lett. a), l'impresa deve essere nuova e possedere almeno un autoveicolo di massa complessiva superiore a 1,5 t ed acquisito in disponibilità come stabilito dal punto 1, lett. c) della circolare n. 1/2008, dopo il 6.4.2012, di categoria almeno EURO 5, per contribuire a raggiungere la soglia minima di 80 t; la lett. b) prevede che tutte le imprese aderenti prive dell'accesso al mercato contribuiscano al raggiungimento del minimo di 80 t di massa globale tramite l'acquisizione di autoveicoli di massa complessiva superiore a 1,5 t e di categoria di almeno EURO 5, che non siano mai appartenuti, in precedenza, ad esse o ad altri membri della stessa struttura; nell'ipotesi della lett. c) la nuova impresa entrante deve contribuire con almeno un autoveicolo EURO 5 o superiore, di massa complessiva superiore a 1,5 t; mentre l'ipotesi della lett. d) riguarda l'ingresso di una o più imprese, nuove o già esistenti, in una struttura associata dopo che questa abbia ottenuto l'accesso al mercato come descritto dalle lettere a, b, o c, potendo a seguito di tale ingresso immettere in circolazione veicoli di qualsiasi tipologia e/o massa*». A. MACERA – G. MARCOCCIA, *Iscrizioni all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi nella sezione speciale*, [www.egaf.it](http://www.egaf.it) Ogni anno, nel mese di gennaio, i legali rappresentanti delle strutture associate sono chiamati a presentare, presso la sezione merci dell'UMC competente, una dichiarazione sostitutiva di certificazione e notorietà contenente l'elenco delle imprese regolarmente aderenti e le targhe dei veicoli in loro disponibilità. Ai fini dimostrativi dei requisiti è richiesto anche alle cooperative ed ai consorzi la prova dei medesimi che spetterà: per l'onorabilità, agli amministratori della cooperativa o del consorzio, per l'idoneità finanziaria alle singole imprese, a meno che queste non abbiano veicoli intestati, caso in cui spetta al consorzio o alla cooperativa la dimostrazione del requisito; per l'idoneità professionale ad uno degli amministratori, o alla persona che si occupi della direzione dell'attività di trasporto, ovvero mediante la nomina di gestore dei trasporti di un soggetto che sia incaricato di dirigere l'attività di trasporto presso una delle imprese consorziate o associate; mentre per quello di stabilimento va operata una distinzione tra i consorzi o le cooperative a proprietà divisa che esercitano con veicoli delle imprese socie, nel qual caso la dimostrazione spetta a queste ultime, e il caso in cui esercitano, invece, anche con veicoli intestati a loro stessi dove la dimostrazione spetterà, appunto, alle relative strutture che ne dichiarano l'intestazione. Anche i consorzi e le cooperative debbono, obbligatoriamente, riferire qualsiasi variazione che possa intervenire relativamente alle imprese socie e l'inserimento di nuove imprese o i recessi di quelle presenti, così da valutare la permanenza dei requisiti richiesti, e quindi dell'iscrizione all'Albo, o l'eventuale perdita di uno di essi, in base al d.

### 2.3 Abuso dell'esercizio della professione

L'intensa attività di controllo prevista dal settore, sopra descritta, è stata sviluppata proprio al fine di fronteggiare le ipotesi di perdita dei requisiti con conseguente sospensione delle iscrizioni all'Albo e al REN e, nei casi più gravi, con la cancellazione di queste, e comminare misure sanzionatorie negli accertati casi di abuso e inosservanza del dato normativo: a tal fine, la giurisprudenza amministrativa «ha rilevato l'illegittimità della cancellazione dall'Albo “che sia disposta non per il venir meno dei requisiti e delle condizioni” imposte dalla legge, “ma per la mancata ricezione della documentazione riguardante la persona dell'amministratore”»<sup>52</sup>.

Le ipotesi di trasporto abusivo si configurano qualora l'attività di trasporto sia esercitata da un soggetto che non possieda l'iscrizione all'Albo o che continui ad esercitare la professione nonostante sia intervenuta sospensione o cancellazione dallo stesso, ed in relazione a queste eventualità vengono applicate le sanzioni amministrative ed accessorie, come il fermo amministrativo del veicolo, disciplinate dall'art. 26 l. n. 298/1974<sup>53</sup>.

---

lgs. 395/2000. Anche il procedimento che riguarda l'AEP avviene, come le istanze ordinarie delle imprese di trasporto, presso l'UMC competente per territorio, con la presentazione di apposita domanda che contenga: «copia autenticata dell'atto costitutivo, con gli estremi del deposito (ai sensi degli articoli 2612 e 2523 del Codice civile), e dello statuto del consorzio o della cooperativa dal quale risulti che lo scopo sociale è l'esercizio dell'autotrasporto anche ed esclusivamente con i veicoli in disponibilità delle imprese socie; dichiarazione sostitutiva resa dal legale rappresentante relativa all'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori delle singole imprese socie; copia autenticata dell'estratto del libro dei soci dal quale risulti il rapporto associativo delle imprese socie; dichiarazione sostitutiva di atto notorio dalla quale risulti l'attuale sussistenza del rapporto associativo» cit. A. Macera – G. Marcoccia, *Iscrizioni all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi nella sezione speciale*, op. cit. L'UMC competente, dopo aver accertato l'iscrizione all'Albo autorizza il consorzio, o la cooperativa, e lo iscrive nel REN conferendogli, così, l'AEP.

<sup>52</sup> T.A.R. Toscana, 6 agosto 1993, n. 255. In *Riv. giur. circ. trasp.*, 1994, p. 282. In dottrina si veda S. ZUNARELLI – A. ROMAGNOLI – A. CLARONI, *Diritto pubblico dei trasporti*, op. cit., p. 155.

<sup>53</sup> Per eventuali approfondimenti relativi alla disciplina del trasporto abusivo si vedano M.C. LEPORE, *La circolazione delle merci su strada*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1993, p. 239; C. TALICE, *Riforma della disciplina dell'autotrasporto di merci*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1996, p. 674.

L'articolo sopra menzionato provvede a sanzionare anche la condotta di chi affidi l'attività di trasporto merci in conto terzi ad un soggetto che eserciti detta attività in maniera abusiva<sup>54</sup>.

Il legislatore nazionale è intervenuto mediante l'art. 7, comma 2, d. lgs. n. 286/2005 per acuire il sistema sanzionatorio previsto dalla l. n. 298/1974 prevedendo un ampliamento del novero dei soggetti che possono essere esposti alle sanzioni in parola; la nuova disposizione stabilisce, infatti, che *«le sanzioni di cui all'art. 26, comma 2, della Legge 6 giugno 1974, n. 298, si applicano al committente, al caricatore ed al proprietario della merce che affidano il servizio di trasporto ad un vettore che non sia provvisto del necessario titolo abilitativo, ovvero che operi violando condizioni e limiti nello stesso prescritti, oppure ad un*

---

Relativamente all'obbligo di iscrizione all'Albo degli autotrasportatori quale condizione necessaria per esercitare attività di trasporto cfr. Corte cost., 22 novembre 1991, n. 420 in *Dir. trasp.*, 1992, p. 521 e in *Dir. mar.*, 1992, p. 66, la quale si è pronunciata nel senso di ritenere nullo un contratto concluso con un vettore non iscritto all'Albo e, pertanto, abusivo. Dello stesso parere anche Trib. Milano, 9 luglio 1992, in *Corr. giur.*, 1992, p. 79.

<sup>54</sup> In argomento, S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, p. 409, il quale ritiene che l'ammissione di questa possibilità sarebbe in contrasto con le finalità pubblicistiche dell'autotrasporto di merci volte *«al controllo della concorrenza ed all'eliminazione del fenomeno dell'abusivismo»* che risultano chiaramente incompatibili con la *«presenza di soggetti che assumano il rischio del risultato del trasporto senza disporre di alcuna dimensione imprenditoriale per realizzarlo direttamente, togliendo così, addirittura in maniera immediata, una parte della domanda di trasporto alle imprese che realmente impegnino personale e mezzi per acquisirla»*. A conferma di ciò, il fatto che l'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori è sottoposta alla dimostrazione dei requisiti descritti, i quali non sono finalizzati soltanto a stabilire l'idoneità del vettore ad effettuare la prestazione dal punto di vista tecnico, ma anche a verificare una più ampia idoneità dell'impresa che si concretizza nel possesso di conoscenze giuridico-economiche necessarie, tra le altre cose, alla stipulazione di contratti di trasporto validi con i committenti, secondo le normative vigenti nel settore; l'esame istituito per ottenere il requisito della professionalità serve, infatti, a garantire la conoscenza dei principali contratti utilizzati nel trasporto su strada, ed i diritti e gli obblighi che ne derivano. *«È l'iscrizione all'Albo Nazionale degli Autotrasportatori a condizionare, imperativamente, accesso e svolgimento della professione di vettore stradale di merci e ad escludere le ipotesi di cui agli artt. 26.1 e 46 della l. n. 298 del 1974, e non la presenza, in capo a chi si impegna verso il mittente, di mezzi tecnici ed economici adeguati a far fronte all'obbligazione di trasporto»*, così S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, op. cit., p. 411. In particolare, con riguardo alla nullità del contratto stipulato da vettore non iscritto all'Albo, cfr. anche N. CALLIPARI, *Il contratto di autotrasporto di merci per conto terzi*, op. cit., pp. 153 ss.

*vettore straniero che non sia in possesso di idoneo titolo che lo ammetta ad effettuare nel territorio italiano la prestazione di trasporto eseguita», precisando che «alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle merci trasportate».*

E ancora, lo stesso art. 7, al comma 3, prevede un regime di responsabilità soggettiva, di natura amministrativa, *in primis* in capo al vettore, ma che contempla anche quella di committenti, caricatori e proprietari della merce, nelle ipotesi in cui detti soggetti abbiano dato all'impresa vettrice istruzioni non conformi alle norme vigenti poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale; a tale scopo il comma 6 elenca una serie di norme la cui violazione può dare luogo al concorso tra la responsabilità del vettore e quella degli altri soggetti sopra citati, con la conseguente applicazione di sanzioni amministrative<sup>55</sup>.

In tal modo, se il conducente del veicolo per mezzo del quale è effettuato il trasporto viola le norme poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale, il committente e/o il caricatore e/o il proprietario delle merci oggetto del trasporto, saranno obbligati in concorso con lo stesso conducente qualora sia dimostrato che abbiano fornito istruzioni allo stesso, relativamente alla riconsegna delle merci, non compatibili con il rispetto della predetta normativa dettata dal Codice della strada in materia di circolazione stradale.

Si considera, inoltre, trasporto abusivo anche l'ipotesi in cui un soggetto, munito di licenza per il trasporto in conto proprio esercita, invece, abusivamente attività in conto terzi, trasportando quindi cose non proprie e per conto di altri soggetti<sup>56</sup>.

---

<sup>55</sup> A questo riguardo l'art. 7, comma 6, d. lgs. n. 286/2005 richiamava una serie di norme tra cui l'art. 61, d. lgs. n. 285/1992 riguardante la sagoma limite; l'art. 62, d. lgs. n. 285/1992 sulla massa limite; l'art. 142, d. lgs. n. 285/1992 sui limiti di velocità; l'art. 164, d. lgs. n. 285/1992 relativamente alla sistemazione del carico sui veicoli; e l'art. 174, d. lgs. n. 285/1992 sul rispetto dei tempi di guida e di riposo, aspetti su cui è recentemente intervenuto il legislatore comunitario per mezzo del pacchetto normativo 2020 e nello specifico il Reg. (UE) n. 1054/2020 che regola proprio i «periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo».

<sup>56</sup> Cfr. *supra*, cap. II, par. 2.1.

In relazione all'ampliamento dei soggetti che possono essere sanzionati qualora sia integrata ipotesi di trasporto abusivo, la l. n. 190/2014 ha introdotto un regime di responsabilità solidale del committente, che sarà più approfonditamente trattato nel proseguo, per garantire maggiori e adeguati livelli di sicurezza della circolazione stradale.

Al fine, infatti, di favorire l'affidamento del servizio di trasporto a vettori in regola con gli adempimenti degli obblighi contrattuali e legali verso i loro dipendenti, la legge di stabilità del 2015 ha previsto l'obbligo, a carico del committente, di verificare la regolarità contributiva, retributiva e assicurativa del vettore stesso, prima di procedere con la stipulazione del contratto<sup>57</sup>.

L'omessa verifica può comportare gravi conseguenze per il committente, il quale potrà essere chiamato a rispondere in solido con il vettore inadempiente, e con eventuali sub-vettori, per il mancato pagamento delle retribuzioni ai dipendenti e per il mancato pagamento dei premi assicurativi e dei contributi previdenziali.

#### **2.4 Profili distintivi tra attività di autotrasporto in conto proprio ed attività di autotrasporto in conto terzi**

Per concludere è necessario ribadire quanto la caratteristica della dinamicità del mercato di trasporto, sottoposto a continui cambiamenti ed all'interno di un contesto globalizzato, incida sull'operato delle imprese che tentano di soddisfare al meglio le richieste che quotidianamente ricevono, cercando di sviluppare il servizio di trasporto che meglio si sposi con le esigenze delle domande con cui sono costrette a confrontarsi.

Il regime di autotrasporto di merci in conto terzi risulta essere la forma che permette, nel modo più utile, di raggiungere risultati concreti, garantendo massima

---

<sup>57</sup> Obbligo già previsto *ex art. 83 bis*, comma 4, d. l. 112/2008, poi modificato dalla l. n. 190/2014.

flessibilità in relazione alla tipologia dei veicoli da impiegare ed alla disponibilità dei depositi e dei magazzini da utilizzare; essa consente, infatti, di rispondere in maniera efficiente ed efficace alle variazioni di mercato ed alle fluttuazioni della domanda di trasporto.

Nel corso degli anni il trasporto stradale risulta essere la forma di trasporto maggiormente preferita da chi necessita spostamento di merce da un luogo ad un altro e ciò si riflette anche nei dati statistici: nel 2017 il trasporto su strada ha registrato la crescita maggiore tra tutte le modalità di trasporto (+ 4,7%)<sup>58</sup> e, anche se negli ultimi due anni ha incontrato un rallentamento del tasso di crescita, secondo quanto rilevato dall'Osservatorio Congiunturale Trasporti dell'Ufficio Studi di Confcommercio, è comunque l'unica tipologia di trasporto che continua a crescere; nel 2018, infatti, è aumentato soltanto il trasporto su strada del 2,2% (considerando soltanto il traffico in autostrada), mentre le percentuali di tutte le altre tipologie, ferroviaria, marittima e aerea, sono diminuite<sup>59</sup>.

Da questi dati si evincono due indicazioni *«La prima è la capacità del trasporto stradale di rispondere rapidamente alle esigenze del sistema distributivo italiano. Il tanto vituperato autotrasporto, che peraltro ha fortemente ridotto l'impatto ambientale, è l'unico segmento nelle merci che tiene, mentre, nonostante gli incentivi, le altre modalità segnano purtroppo il passo. In secondo luogo, prosegue nella gomma il processo di ristrutturazione del settore, con la crescita delle imprese strutturate più in grado di cogliere le opportunità dell'integrazione modale, per meglio competere sui mercati nazionali e internazionali»*<sup>60</sup>.

---

<sup>58</sup> Per maggiori approfondimenti, cfr. Dossier Trasporto merci su strada, ANFIA – Area studi e statistiche, aprile 2020, p. 16.

<sup>59</sup> Vedasi il fenomeno delle «autostrade del mare» (C. VAGAGGINI, *Profili giuridici del cabotaggio e delle autostrade del mare*, Roma, 2019) destinato ad assorbire, in parte, il trasporto su strada.

<sup>60</sup> Ciò quanto dichiarato dal vice-presidente di Confcommercio e Confrtrasporto Paolo Uggè. Si veda il documento Trasporto merci stagnante nel 2019, Trasporto Europa, 22 gennaio 2020, [www.trasportoeuropa.it](http://www.trasportoeuropa.it)



L'autotrasporto in conto proprio, dal canto suo, è una modalità utilizzata sul mercato per gestire i servizi di breve distanza e, quindi, idoneo al soddisfacimento di una fetta dei trasporti minore rispetto a quella del regime in conto terzi che opera, invece, sulle lunghe percorrenze ed è maggiormente richiesto.

È proprio per l'insieme dei motivi descritti e per le finalità che permette di raggiungere in modo concreto che il legislatore si è maggiormente concentrato, negli ultimi venti anni, sullo sviluppo del trasporto su strada in conto terzi, non tralasciando, comunque, lo studio del regime in conto proprio, motivato dalla convinzione che è possibile osservare l'evoluzione di una tendenza di progressivo impiego di questa tipologia di trasporto per la gestione del trasferimento delle merci.

# CAPITOLO III

## GLI ELEMENTI DEL CONTRATTO DI TRASPORTO E L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA TARIFFARIO A FORCELLA

3.1 Definizione e fonti normative del contratto di trasporto. – 3.2 I soggetti del contratto di trasporto. – 3.3 La forma del contratto di trasporto. – 3.4 Un regime tariffario obbligatorio: le «tariffe a forcilla». – 3.5 Il superamento del sistema delle «tariffe a forcilla»: il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286.

### 3.1 Definizione e fonti normative del contratto di trasporto

L'art. 1678 c.c. fornisce la definizione di contratto di trasporto, da intendersi unitaria per tutte le altre fattispecie, in base al quale «*il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo a un altro*»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> In argomento, si vedano, *ex plurimis*; G. CATURANI – A. SENSALE, *Il trasporto. Esposizione critica di giurisprudenza e dottrina*, Napoli, 1960, pp. 1 ss.; M. IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, a cura di A. Scialoja – G. Branca, *Libro quarto, Delle obbligazioni* (art. 1678 – 1702), Bologna – Roma, 1970, pp. 1 ss.; R. ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1970, pp. 1 ss.; A. ASQUINI, *Trasporto di persone (Contratto di)*, in *Novissimo dig. it.*, XIX, Torino, 1973, pp. 612 ss.; M. GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da P. Rescigno, 11, *Obbligazioni e contratti*, III, Torino, 1984, p. 745; G. MIRABELLI, *Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, Libro IV, III, *I singoli contratti*, Torino, 1991, pp. 467 ss.; P. GONNELLI – G. MIRABELLI, *Trasporto (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, p. 1154; G. ROMANELLI – G. SILINGARDI, *Trasporto. I) Terrestre*, in *Enc. giur. Treccani*, XXXI, Roma, 1994; U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000; M. GRIGOLI, *Profili del diritto dei trasporti nell'attuale realtà normativa*, Bologna, 2003, pp. 23 ss.; M. RIGUZZI, *I contratti speciali, Il contratto di trasporto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da M. Bessone, XIV, Torino, 2007; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre, op. cit.*, pp. 29 ss.; A. FLAMINI, *Il trasporto*, in A. Flamini – M.V. Cozzi – R. Lenzi, *Trasporto, spedizione, deposito, noleggio*, in *Tratt. dir. civ. del Consiglio Nazionale del Notariato*, diretto da P. Perlingieri, Napoli, 2008, pp. 7 ss.; G. BENELLI, *Il trasporto stradale di cose*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, II Agg., a cura di P. Cendon, Torino, 2008, pp. 301 ss.; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto in generale e le figure contrattuali ad esso affini*, in *Trasporti e turismo*, a cura di M. Riguzzi – A. Antonini, Torino, 2008, pp. 11 ss.; N. CALLIPARI, *Il contratto di autotrasporto di merci per conto terzi, op. cit.*, pp. 29 ss.; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, Milano, 2012, pp. 25 ss.; G. BENELLI, *Il contratto di trasporto stradale di cose*, in *I contratti del trasporto*

La nozione codicistica presenta carattere generale ed unitario in quanto riferita a qualsiasi prestazione di trasferimento di merci o persone, prescindendo dal mezzo tecnico impiegato o dall'ambiente attraversato, purché assunta da un soggetto in virtù di un'apposita convenzione con l'interessato e verso la corresponsione di un compenso, che sia determinato e determinabile<sup>2</sup>.

Ciò che risulta elemento centrale della fattispecie contrattuale<sup>3</sup> in argomento è la prestazione del vettore, che consiste nel mettere in atto tutte le attività necessarie al trasferimento di cose da un luogo ad un altro, risultando, invece, irrilevante «l'entità fisica ed economica dell'oggetto del trasporto, così come è irrilevante la maggiore o minore lunghezza e complessità del trasferimento»<sup>4</sup>.

Si è osservato che «il trasporto, come l'oggetto di ogni obbligazione, deve avere una utilità patrimoniale, deve essere possibile fisicamente e possibile giuridicamente (lecito). Mancando uno di questi requisiti, il contratto di trasporto sarebbe nullo»<sup>5</sup>.

---

aereo, marittimo e terrestre, a cura di F. Morandi, Roma, 2012, pp. 255 ss.; G. BENELLI, *Il contratto di trasporto stradale di cose*, in AA. VV., *I contratti del trasporto*, diretto da F. Morandi, t. II, Bologna, 2013, pp. 1129 ss.; S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *Trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, A. Scialoja – G. Branca – F. Galgano, a cura di G. De Nova, *Libro quarto: Obbligazioni*, art. 1678 – 1702, Bologna, 2014, pp. 1 ss.; P. CELLE – L. SCHIANO DI PEPE, *L'autotrasporto di merci e il trasporto internazionale di cose su strada*, in *Trattato dei contratti*, Milano, 2014, pp. 47 ss.; M. RIGUZZI – P. CARMAGNANI, *Manuale del diritto dei trasporti*, op. cit., pp. 13 ss.; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, pp. 199 ss.; A. LA MATTINA, *Del trasporto*, in AA. VV., *Il codice Civile Commentario*, a cura di F.D. Busnelli, Milano, 2018, pp. 11 ss.; S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, op. cit., pp. 303 ss.

<sup>2</sup> Evidentemente, redigendo la norma in tal senso, il legislatore del 1942 voleva tracciare una disciplina del contratto abbastanza generica così da poterne garantire un'uniforme applicazione a tutte le fattispecie per le quali non esisteva ancora una disciplina ben specifica. Significativo, infatti, appare il disposto del successivo art. 1680 c.c. relativamente ai limiti di applicabilità delle norme del trasporto dettate nello stesso capo, Libro IV del Codice Civile.

<sup>3</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, op. cit., pp. 31 ss., che afferma come «una intensa, penetrante ed incisiva azione di controllo su tutte quelle attività finalizzate al trasferimento delle merci su strada (...) ha finito per avere una diretta influenza e ricaduta sullo stesso contratto di trasporto».

<sup>4</sup> G. ROMANELLI, *Trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, p. 4.

<sup>5</sup> In tal senso, A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, in *Il codice di commercio*, commentato e coordinato da Bolaffio, Rocco, Vivante, vol. VI, Utet, Torino, 1935, p. 126. L'Autore afferma che l'utilità patrimoniale del trasporto, oggetto del contratto, deve essere valutata in relazione all'apprezzamento soggettivo delle parti e alla possibilità fisica del trasporto; afferma, inoltre, che pur

All'interno della nozione di trasporto va ricondotta anche la fattispecie del cosiddetto «viaggio circolare», o viaggio andata e ritorno, dal momento che la possibile coincidenza del luogo di partenza con il luogo di arrivo non ha nessuna rilevanza<sup>6</sup>; sono esclusi, invece, i casi in cui lo spostamento della merce sia organizzato all'interno del medesimo edificio o infrastruttura<sup>7</sup>.

È nella prestazione compiuta dal vettore al fine di raggiungere un determinato risultato che si ravvisa l'oggetto del contratto di trasporto, integrando così un'obbligazione di risultato a tutti gli effetti, conseguita gestendo a proprio rischio l'attività svolta sotto la propria direzione tecnica e mediante un'apposita organizzazione di mezzi: la fattispecie negoziale è riconducibile alla categoria della *locatio operis*, in quanto presente la prestazione di *facere* assunta dal vettore, ravvisabile nell'esecuzione del trasferimento di cose da un luogo ad un altro<sup>8</sup>.

L'obbligo di trasferimento posto a carico del vettore può riferirsi non soltanto all'impegno che quest'ultimo si assume nel portare a termine l'obbligazione contrattuale, ma anche all'eventualità di far eseguire l'impegno ad altri soggetti<sup>9</sup>; il vettore può, infatti, obbligarsi a trasportare la merce che il mittente gli ha

---

risultando fisicamente possibile qualsiasi trasporto di cose con mezzi umani, animali e meccanici di cui l'uomo può usufruire, il concetto di possibilità, agli effetti giuridici, è da intendersi in senso più relativo, e quindi con riguardo ai mezzi di trasporto previsti dalle parti nella stipulazione del contratto. In riferimento alla liceità del trasporto, è ritenuto giuridicamente possibile qualsiasi trasporto che non sia espressamente vietato dalla legge.

<sup>6</sup> Cfr. S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009, pp. 201 ss.

<sup>7</sup> In argomento, si veda S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008.

<sup>8</sup> Cfr. A. ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, in *Novissimo Dig. it., op. cit.*, pp. 566 ss. Per ulteriori approfondimenti in materia si vedano: *I contratti del trasporto*, diretto da F. Morandi, *op. cit.*; N. CALLIPARI, *Il contratto di autotrasporto di merci per conto terzi*, *op. cit.*; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto stradale*, Torino, 2000; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, *op. cit.*, pp. 85 ss.

<sup>9</sup> Tale assunto, sostenuto anche dalla più autorevole dottrina, non può essere messo in discussione, nonostante l'art. 1678 c.c. non cita la stessa formula dell'art. 388 dell'abr. c. comm. secondo il quale «il contratto di trasporto ha luogo tra lo speditore o mittente che dà l'incarico del trasporto e l'imprenditore che assume di farlo eseguire in nome proprio e per conto altrui, oppure tra uno di essi ed il vetturale che assume di eseguirlo».

affidato, ma può anche delegare il servizio ad altri soggetti non avendo, tale ipotesi, alcun apprezzabile rilievo ai fini dell'art. 1678 c.c.

La prestazione del vettore è qualificata dal fatto che, per contratto, egli si assume il rischio e la responsabilità del trasporto, ma non dalla circostanza che sia lui a provvedervi direttamente, interpretazione desumibile da molte fonti normative, tra cui la Relazione Ministeriale al codice civile (n. 707) in cui è espressamente dichiarato che *«Il nuovo codice non distingue tra l'obbligo di trasportare e l'obbligo di far trasportare: la circostanza che il trasporto si compia mediante l'opera di altre imprese non spinge il rapporto verso il contratto di spedizione, perché anche l'imprenditore di trasporti assume la responsabilità del vettore, mentre lo spedizioniere risponde solo per l'inadempimento dell'obbligo di concludere un contratto di trasporto e lascia nella sfera di terzi il rischio connesso a quest'ultimo contratto»*, sottolineando, quindi, che l'assunzione della qualifica di vettore è indipendente dalla proprietà dei mezzi e dell'organizzazione impiegati per portare a compimento l'obbligazione di risultato.

L'art. 1683 c.c. statuisce che il mittente debba indicare *«il peso, la quantità, e il numero delle cose da trasportare»* stabilendo che il contratto in oggetto, così regolato dal c.c., non comprende qualsiasi tipologia di contratto di trasporto di cose, ma soltanto quelli in cui l'oggetto risultino essere cose materiali ben definite.

Molteplici risultano essere le fonti che regolano questa forma contrattuale, poiché la disciplina del contratto di trasporto muta alla presenza di due fattori: l'ambiente in cui la prestazione è eseguita ed il mezzo impiegato dal vettore, tenendo, inoltre, conto dell'applicazione delle norme di diritto interno o di diritto internazionale a seconda del caso.

Attualmente ritroviamo la disciplina del contratto di trasporto nel codice civile, Libro IV, Titolo III del Capo VIII dall'art. 1678 all'art. 1702<sup>10</sup>. L'art. 1680 c.c.

---

<sup>10</sup> Prima dell'emanazione del codice civile, per la disciplina regolante il contratto di trasporto si rimandava al codice del commercio del 1882, che lo annoverava tra i contratti del commercio e, prima ancora, a quello del 1865, che collocava la materia nel Libro I, Titolo IV, dedicato ai «commissionari».

prevede che le norme del capo si applichino al trasporto terrestre in via immediata, ed in via sussidiaria alle altre tipologie di trasporto, qualora la legislazione speciale non contenga deroga espressa alla disciplina codicistica; il menzionato articolo è considerato, quindi, come uno strumento di coordinamento tra la disciplina dettata dal codice civile in generale e quella più specifica prevista dalla legislazione speciale sulle differenti forme di trasporto<sup>11</sup>.

L'articolo sopra citato è ritenuto una norma speciale di diritto della navigazione che, in un certo senso, intacca l'autonomia del diritto della navigazione poiché attribuisce priorità alla disciplina del codice civile in materia di trasporti rispetto alle norme ed agli usi in materia di navigazione, ma anche rispetto all'applicazione analogica delle norme di diritto della navigazione, e lo fa derogando alla gerarchia delle fonti *ex art. 1* del codice della navigazione; l'art. 1680 c.c. sancisce, pertanto, l'applicazione delle norme speciali per i trasporti via mare, via aerea e su ferrovia, ma anche per alcune particolari tipologie di trasporti terrestri.

Nell'ambito della fattispecie del contratto di trasporto, descritta dall'art. 1678 c.c., emergono molteplici tipi e sottotipi di contratti, in base all'oggetto che li definisce ed al mezzo utilizzato per eseguire la prestazione: tra essi spicca, con preminenza, il contratto di autotrasporto di cose per conto terzi caratterizzato da un sempre maggiore utilizzo e forte diffusione nel settore.

La progressiva affermazione di quest'ultimo sottotipo di contratto è stata, nel tempo, favorita dai numerosi interventi del legislatore nella sfera concernente l'esercizio dell'attività di autotrasporto merci, che hanno comportato

---

<sup>11</sup> Merita essere menzionata l'opinione di chi ritiene che gli artt. 1678 – 1702 c.c. siano riferibili al solo contratto di trasporto terrestre, e che i trasporti marittimi, aerei, ferroviari e postali non vadano considerati come sottotipi del contratto di trasporto ma come tipologie di contratto distinte da esso, pur restando saldo il carattere unitario del contratto di trasporto. In argomento, cfr. D. GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, p. 7. Obiezioni a questa tesi asseriscono che accogliendo la prospettiva delineata, la disciplina del contratto di trasporto stabilita dal codice civile finirebbe per coincidere con quella del contratto di trasporto stradale, nonostante anche per il trasporto stradale di merci, così come per i trasporti per aria, per acqua, postali e ferroviari, siano state emanate leggi speciali *ad hoc*.

modificazioni o integrazioni della disciplina contrattuale prevista dal codice civile. La l. n. 298/1974, *in primis*, ha provveduto ad istituire l'Albo nazionale degli autotrasportatori, il sistema autorizzatorio ed il sistema tariffario inderogabile<sup>12</sup>, la l. 22 agosto 1985, n. 450, introduttiva dell'istituto del limite risarcitorio, poi modificata dalla l. 27 maggio 1993, n. 162, di conversione del d. l. 29 marzo 1993, n. 82, che conteneva ulteriori chiarimenti e integrazioni su aspetti riguardanti il trasporto stradale, quali la forma del contratto e il termine di prescrizione; e ancora il d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286, primo significativo intervento riformatore dell'assetto complessivo dell'autotrasporto di cose e pioniere di un ampio disegno di liberalizzazione del mercato, improntato ad orientare l'esercizio dell'attività in oggetto secondo finalità di interesse pubblico<sup>13</sup>.

Ciascun intervento normativo, a modo suo, ha profondamente inciso su importanti aspetti del contratto di trasporto di cose su strada confermando lo stretto legame esistente tra l'impresa di trasporto ed il contratto di trasporto<sup>14</sup>: nonostante, infatti, la prestazione di trasporto possa essere eseguita, in ipotesi marginali, da vettori non professionali, il contratto di trasporto stradale di merci può essere legittimamente eseguito solo da imprese di trasporto in regolare possesso dei requisiti prescritti dalla normativa di settore ai fini dell'effettuazione di tale attività.

I numerosi interventi del legislatore hanno, inoltre, configurato un indissolubile legame tra il contratto di trasporto di cose su strada ed il contratto di autotrasporto di merci per conto terzi, portando a considerare il secondo quale sottotipo del primo: gli artt. 1, 2 e 3 della l. n. 162/1993 contenevano un preciso riferimento, da un lato, ad un «contratto di autotrasporto di cose per conto di terzi» e dall'altro a

---

<sup>12</sup> Su cui *infra*, cap. III, par. 3.4.

<sup>13</sup> Per approfondimenti si rimanda a G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse op. cit.*, pp. 27 ss. e pp. 35 ss. La normativa è rinvenibile in *Codice dei Trasporti*, a cura di S. POLLASTRELLI, *op. cit.* 265 ss.

<sup>14</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto, op. cit.*, pp. 10 ss.; G. ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. traspt.*, 1993, pp. 308 ss.

«prestazioni di autotrasporto di cose per conto terzi», a conferma della sostanziale identificazione del contratto di trasporto terrestre di cose, diverso dal trasporto postale e ferroviario, con il contratto di autotrasporto di cose<sup>15</sup>.

L'assimilazione tra le due fattispecie trova ulteriore riscontro nell'art. 2, d. lgs. n. 286/2005 che definisce l'attività di trasporto «*la prestazione di un servizio, eseguita in modo professionale e non strumentale ad altre attività, consistente nel trasferimento di cose di terzi su strada mediante autoveicoli, dietro il pagamento di un corrispettivo*».

L'attuale impresa di trasporto è caratterizzata da un'attiva presenza di poteri di intervento e di controllo della pubblica amministrazione, i quali si sostanziano, principalmente, nell'inibire l'esercizio dell'attività di trasporto a coloro che non possiedono regolare iscrizione all'Albo ed il prescritto titolo autorizzativo, e nello stabilire i requisiti tecnici, morali e finanziari da dimostrare per poterla ottenere<sup>16</sup>.

### **3.2 I soggetti del contratto di trasporto**

Uno dei principali effetti del d. lgs. n. 286/2005 è stato quello di aver più chiaramente definito i soggetti protagonisti della filiera dell'autotrasporto merci per conto terzi, ed aver disciplinato «nuove» figure nell'ambito contrattuale<sup>17</sup>.

Di norma i soggetti coinvolti nella suddetta fattispecie contrattuale sono tre: vettore, mittente e destinatario ma questo non incide affatto sulla natura del contratto che resta bilaterale, in quanto vede coinvolti soltanto il vettore ed il

---

<sup>15</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, p. 11.

<sup>16</sup> Per maggiori considerazioni sul tema si veda G. SARZINA, *La nuova disciplina dell'autotrasporto*, *op. cit.*, pp. 36 ss.; A. CAGNOLI, *L'impresa di trasporto nella normativa italiana*, in *Trasporti*, 1984, 34, pp. 61 ss.; M.C. LEPORE, *La circolazione delle merci su strada*, *op. cit.*, pp. 239 ss.

<sup>17</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lg. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Dir. trasp.*, 2006, pp. 405 ss.; F. CARAMATTI, *Il contratto di trasporto a seguito dell'entrata in vigore del d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Contr.*, 2006 p. 525.



mittente, anche quando gli effetti del contratto si producono nei confronti di un terzo soggetto.

Il vettore è «*chiunque assume in qualunque modo di eseguire o di fare eseguire il trasporto, cioè tanto colui che assume di eseguire il trasporto con i mezzi propri, quanto colui che assume di farlo eseguire da altri*»<sup>18</sup>, risultando quale debitore della prestazione, colui, cioè, che assume l'obbligo del risultato del trasporto, a prescindere dal carattere professionale od occasionale dell'attività.

La figura del creditore nel trasporto di cose in conto terzi, invece, al contrario di quanto accade nel trasporto di persone, si scinde solitamente in due posizioni differenti: quella del mittente e quella del destinatario, dal momento che la struttura trilaterale che caratterizza questa tipologia di contratto richiede la presenza di un terzo individuo estraneo alla stipulazione del contratto fra vettore e mittente che è, per l'appunto il destinatario, il cui intervento è richiesto durante la fase esecutiva di riconsegna della merce.

Il contratto di trasporto di cose in conto terzi è, infatti, ritenuto «*normalmente un contratto ad efficacia esterna, in quanto è suscettibile di produrre effetti diretti nella sfera giuridica del destinatario, che è titolare di un proprio interesse all'adempimento del vettore, distinto dall'interesse di cui sono titolari le parti che hanno partecipato al perfezionamento del contratto*»<sup>19</sup>.

Può, ad ogni modo, accadere che il trasporto mantenga la struttura bilaterale iniziale qualora mittente e destinatario coincidano in capo al medesimo soggetto; cosa che può accadere qualora un'impresa voglia inviare delle merci ad una propria filiale o rappresentante, ovvero nel caso in cui il mittente sia il medesimo soggetto destinatario delle merci, in quanto acquirente e proprietario delle stesse, o se la

---

<sup>18</sup> A. ASQUINI, *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Novissimo Dig. it., op. cit.*, p. 577. Cfr. anche G. CATURANI – A. SENSALE, *Il trasporto, op. cit.*, p. 106.

<sup>19</sup> Così S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *Trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, A. Scialoja – G. Branca – F. Galgano, *op. cit.*, p. 216.

merce sia ritirata nel luogo di destinazione da un mandatario che agisca in nome del mittente.

La giurisprudenza è, oramai, univoca nel ritenere il contratto di trasporto come contratto a favore di terzi<sup>20</sup>, mentre nella dottrina esistono significative posizioni contrastanti sull'argomento: se da un lato, ed in larga parte, c'è chi sostiene il contratto di trasporto quale contratto a favore di terzi<sup>21</sup>, convenendo con la giurisprudenza, dall'altro si riscontrano posizioni critiche che ne evidenziano differenze strutturali e funzionali tra le due<sup>22</sup>.

Il vettore è il soggetto che stipulando il contratto assume l'obbligo di eseguire direttamente il trasporto, con la propria organizzazione ed i propri mezzi, fino al luogo di destinazione, ovvero ne affida il compito, totalmente o parzialmente, a soggetti terzi con i quali, a sua volta, stipula ulteriori contratti di trasporto dando luogo, in tal modo, a prestazione di trasporto con pluralità di vettori.

La prestazione tipica del vettore è rinvenibile nella consegna a destinazione delle merci trasportate, del cui risultato si assume il rischio nei confronti dell'altro contraente e, per il cui conseguimento, è obbligato a fornire i mezzi necessari<sup>23</sup>.

Oltre all'obbligo di trasferire le merci da un luogo ad un altro, vige in capo al vettore l'obbligo di custodia delle stesse, in virtù del quale è tenuto a custodirle fino alla consegna al destinatario.

---

<sup>20</sup> Tra le numerose pronunce in tal senso cfr. Cass. 1° dicembre 2003, n. 18300, in *Foro it.*, 2004, p. 1129, in cui è asserito che «il trasporto di cose, quando il destinatario è persona diversa dal mittente, è, come è noto, una stipulazione, tra mittente e vettore, le sole parti in senso tecnico del contratto, a favore del terzo (destinatario)».

<sup>21</sup> Si veda A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, op. cit., pp. 205 ss.; A. ASQUINI, *Trasporto di cose (contratto di)*, op. cit., p. 579, G. CATURANI – A. SENSALÉ, *Il trasporto*, op. cit., pp. 121 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, op. cit., pp. 119 ss.

<sup>22</sup> In merito alle posizioni contrastanti si rimanda a L.V. MOSCARINI, *I negozi a favore di terzo*, Milano, 1970, pp. 102 ss.; S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *Trasporto*, op. cit., pp. 331 ss.; C. TINCANI, *La natura del trasporto stradale di merci*, op. cit., pp. 25 ss.

<sup>23</sup> Relativamente agli obblighi del vettore cfr. S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, op. cit., pp. 306 ss.

Come precedentemente accennato, i numerosi interventi legislativi di settore che si sono succeduti hanno avuto un ruolo fondamentale nello sviluppare, a livello pubblicistico, le modalità di esercizio dell'attività professionale, comportando la nascita di una disciplina speciale del contratto di trasporto di merci su strada in conto terzi, in special modo grazie alle previsioni della l. n. 298/1974 e alle successive disposizioni del d. lgs. n. 286/2005.

All'interno della disciplina speciale, il trasporto di cose in conto terzi si presenta come attività di impresa, consistente nella prestazione di un servizio di trasporto verso un determinato corrispettivo, *ex art. 40 l. n. 298/1974*, e successivamente è rimarcata la natura imprenditoriale dell'attività in argomento dall'art. 2, comma 1, lett. *a)*, d. lgs. n. 286/2005, che la definisce quale «*prestazione di un servizio, eseguita in modo professionale e non strumentale ad altre attività, consistente nel trasferimento di cose di terzi su strada mediante autoveicoli, dietro il pagamento di un corrispettivo*», imponendo che suddetta attività sia esercitata in modo legittimo soltanto da soggetti in possesso di iscrizione all'Albo degli autotrasportatori e di determinati requisiti<sup>24</sup> che ne attestino la professionalità e la qualifica di imprenditore.

Il legislatore ha, a tale proposito, previsto una serie di severe sanzioni a carico del soggetto che violi il divieto di esercizio abusivo della professione<sup>25</sup>: oltre a quelle disciplinate dall'art. 26, l. n. 298/1974, e dai successivi provvedimenti attuativi e modificativi come la l. n. 162/1993, è importante menzionare anche quelle introdotte con la riforma compiuta ad opera del d. lgs. n. 286/2005 che all'art. 7, comma 2, statuisce che le sanzioni previste dall'art. 26 sopra citato, comma 2, siano indirizzate non soltanto all'autotrasportatore abusivo, ma anche al committente, al caricatore ed al proprietario della merce, colpevoli di aver affidato l'esecuzione della prestazione ad un soggetto non munito del necessario titolo

---

<sup>24</sup> Cfr. *supra*, cap. II, par. 2.2.3.

<sup>25</sup> Cfr. *supra*, cap. II, par. 2.3.

abilitativo; queste sanzioni, ulteriormente aggravate, possono comportare la confisca ed il sequestro delle merci trasportate.

Pertanto, se è giusto ritenere che la figura del vettore possa essere ricoperta da chiunque assuma l'obbligazione di eseguire il servizio di trasporto, stante il fatto che il codice civile non richiede il possesso di un'organizzazione tecnica adeguata e la qualità di imprenditore, non vi sono però dubbi che *«nell'odierna prassi dei traffici commerciali, e con riferimento all'autotrasporto di cose per conto di terzi che rappresenta, in quel panorama, la tipologia di trasporto di gran lunga più importante, l'assunzione della qualifica di vettore non può prescindere dalla presenza di determinati elementi, requisiti ed aspetti tipici e caratterizzanti tale figura, elementi tutti in assenza dei quali, come detto, l'esercizio professionale ed imprenditoriale dell'attività di trasporto non gode di protezione e di considerazione alcuna nell'ambito del nostro ordinamento giuridico»*<sup>26</sup>.

Successivamente, la legge di stabilità del 2015 ha provveduto ad ampliare<sup>27</sup> la nozione di vettore integrando quanto previsto dall'art. 2, comma 1, lett. b), d. lgs. n. 286/2005 con il principio secondo il quale è considerato vettore anche l'impresa iscritta all'Albo *«associata ad una cooperativa, aderente ad un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento a cui aderisce»*.

In virtù di questa disposizione, in tutti i casi in cui la suddetta obbligazione sia assunta da una cooperativa, un consorzio o una rete di imprese e l'esecuzione della stessa sia affidata ad un'impresa di trasporto che faccia parte della rete, del consorzio o della cooperativa, la qualifica di vettore sarà attribuita non soltanto al raggruppamento delle imprese, ma anche al singolo vettore che materialmente si

---

<sup>26</sup> Così, M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto stradale*, op. cit., p. 83.

<sup>27</sup> Modifica avvenuta con l'art. 1, comma 247, lett. a), l. 23 dicembre 2014, n. 190.

occuperà di eseguire la prestazione in base agli accordi interni che disciplinano la distribuzione delle diverse commesse e dei servizi, tra i soci o i membri<sup>28</sup>.

Questa previsione trova fondamento nella disciplina restrittiva stabilita dalla l. n. 190/2014 in materia di sub-trasporto<sup>29</sup> che ne ha fortemente limitato l'utilizzo: per evitare che il rapporto tra cooperativa, consorzio o rete di imprese ed il vettore associato possa essere considerato come di sub-trasporto, e quindi integrare la fattispecie di sub-trasporto di secondo grado vietata dalla legge di stabilità del 2015, il rapporto tra i due rileva come rapporto organico o associativo e non come contratto di sub-trasporto.

Il secondo soggetto coinvolto nel contratto di trasporto è il mittente, colui che stipula, o nel cui nome è stipulato, il contratto con il vettore e che richiede l'esecuzione della prestazione di trasferimento merci e che provvede, anche se non necessariamente, alla consegna delle stesse al vettore<sup>30</sup>.

L'art. 2, comma 1, lett. c), d. lgs. n. 286/2005, nell'elencare i soggetti coinvolti nell'attività di autotrasporto di cose su strada in conto terzi, descrive la figura del mittente utilizzando il termine, tecnicamente improprio, di «committente»<sup>31</sup>, identificandolo come «*l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome del quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore*»<sup>32</sup>.

---

<sup>28</sup> Per maggiori approfondimenti si veda G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, op. cit., p. 46.

<sup>29</sup> Cfr. *infra*, cap. V, par. 5.3.2.

<sup>30</sup> S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, op. cit., pp. 99 ss. (nota 211) dichiara come sia «*indifferente che l'affidamento delle cose al vettore sia operato dallo stesso soggetto o da un altro (quest'ultimo non diventa, per il solo atto materiale della consegna delle cose, il mittente del carico)*».

<sup>31</sup> L'espressione è di M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lg. 21 novembre 2005, n. 286*, op. cit., p. 412, secondo il quale sarebbe stato preferibile utilizzare il termine «mittente», giuridicamente più corretto.

<sup>32</sup> In merito alle definizioni del d. lgs. n. 286/2005, si veda S. BUSTI, *op. ult. cit.*, p. 100 (nota 211), il quale le ritiene «definizioni particolari», la cui validità è limitata all'ambito sanzionatorio previsto dall'art. 7 del medesimo decreto legislativo «*come emerge dalla circostanza che non si fa parola del "committente" (o "caricatore" o "proprietario" delle merci) persona fisica che non svolga attività imprenditoriale, il quale pertanto sfugge a tale sistema sanzionatorio (anche se non alla sanzione di cui al 3° comma dell'art. 26 l. 6 giugno 1974, n. 298)*».

Un'esatta definizione di questa figura era contenuta nell'allegato al d. m. 18 novembre 1982, contenente disposizioni generali in merito alle tariffe a forcella (oggi abrogato dall'art. 3, comma 2, lett. *f*), d. lgs. n. 286/2005), che all'art. 13 *bis* qualificava il mittente come «*la persona fisica o giuridica a cui nome è stipulato il contratto di trasporto e che deve corrispondere la tariffa*».

Secondo la giurisprudenza ciò che rileva ai fini dell'accertamento della qualità di mittente è individuare il soggetto che abbia stipulato il contratto in nome proprio, non rilevando, invece, quale sia il soggetto a favore del quale il trasporto debba essere eseguito, o il soggetto che ne supporti il costo o scelga il vettore<sup>33</sup>.

L'obbligazione principale a carico del mittente è la corresponsione del prezzo del trasporto concordato al momento della stipulazione del contratto con il vettore ma, in capo ad esso vigono ulteriori obbligazioni come, ad esempio, adempiere agli atti di collaborazione con il vettore, utili al fine di guadagnare la buona riuscita della spedizione, tra cui fornire tutte le indicazioni ed i documenti necessari al trasporto e consegnare il carico adeguatamente imballato, e comunque in condizioni tali da garantirne l'integrità durante la fase del trasporto.

Attività, queste, che non sono ritenute essenziali ai fini della connotazione della figura del mittente, e che possono essere demandate, dal mittente stesso, a soggetti diversi, anche estranei al contratto in senso stretto come per esempio al «caricatore», colui che ha il compito di caricare la merce sul veicolo e di curarne la sistemazione a bordo.

In qualità di creditore della prestazione, il mittente ha diritto a pretendere che le merci siano consegnate integre a destinazione e nei tempi contrattualmente convenuti; strettamente collegato a questo aspetto è il cosiddetto «diritto di

---

<sup>33</sup> In questo senso, si veda C. App. Firenze 1° febbraio 1967, in *Giur. Toscana*, 1967, p. 185. In questa decisione è stato ritenuto che i soggetti del contratto di trasporto debbano essere identificati in coloro che stipulano il contratto in loro nome, assumendo le posizioni di mittente e vettore. Non sono considerati elementi essenziali del contratto l'approvazione della scelta del vettore da parte del destinatario ed il fatto che questo sia obbligato al pagamento delle spese di trasporto, essendo piuttosto ritenuti semplici elementi naturali della struttura trilaterale del rapporto che, solitamente, ne deriva. Cfr. anche Pret. Milano 17 aprile 1980, *Rass. dir. civ.*, 1981, p. 862.

contrordine», previsto dall'art. 1685 c.c., per il quale il mittente «*può sospendere il trasporto e chiedere la restituzione delle cose, ovvero ordinare la consegna a un destinatario diverso da quello originariamente individuato, o anche disporre diversamente, salvo l'obbligo di rimborsare le spese e di risarcire i danni derivanti dal contrordine*»<sup>34</sup>.

Il mittente, infatti, mantiene un ampio potere di disposizione delle merci anche dopo che queste siano state consegnate al vettore, indipendentemente dai diritti che terzi possono vantare sulla proprietà delle stesse, e può esercitare questa facoltà fino al momento in cui quest'ultima non è trasferita in capo al destinatario.

Nel momento in cui le merci arrivano a destinazione, o è scaduto il tempo entro cui sarebbero dovute arrivare, ed il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore, il diritto di contrordine del mittente viene meno.

Il diritto di contrordine rappresenta un diritto posto a tutela del mittente stesso, a cui è riconosciuto un contenuto abbastanza ampio in quanto comprende sia la facoltà di sospendere il trasporto, prima del suo inizio o anche in corso di viaggio, sia di modificare il contenuto del contratto chiedendo la restituzione delle cose al mittente stesso, o la consegna ad altro destinatario; è un diritto che può essere esercitato in qualsiasi modo, poiché non sono richieste formalità specifiche, è necessario però che il suo esercizio sia idoneo ad informare il vettore delle sopravvenute modalità di esecuzione del trasporto, ovvero della sopravvenuta interruzione del rapporto.

Il potere del mittente di pretendere che il vettore consegni la merce in luogo diverso da quello contrattualmente pattuito, ha dato adito a dubbi interpretativi: ci si è infatti chiesti se debba essere inteso nel senso di riconoscere al mittente la facoltà di ordinare il trasporto fino a destinazioni non comprese nell'itinerario di viaggio concordato inizialmente.

---

<sup>34</sup> Sul diritto di contrordine, contenuti e limiti, si veda S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, op. cit., pp. 767 ss.

L'interpretazione più corretta risulterebbe essere quella che individua i limiti del contrordine volta per volta, secondo i principi generali dell'ordinamento ed i canoni ermeneutici di correttezza e di buona fede<sup>35</sup>: pertanto, il vettore dovrà eseguire le indicazioni del mittente, oggetto del contrordine, ad eccezione dei casi in cui suddette indicazioni possano oggettivamente arrecare pregiudizio alla sua organizzazione imprenditoriale, o risultino essere frutto di scelte arbitrarie o capricciose.

In virtù di questo diritto dall'ampio contenuto attribuito al mittente, l'art. 1685 c.c. al primo comma riconosce al vettore il diritto al rimborso delle spese, ed il risarcimento di eventuali danni derivanti dal contrordine.

Il d. lgs. n. 286/2005, all'art. 2, comma 1, lett. d), introduce la nuova figura del «caricatore» quale soggetto che si identifica con *«l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto»*; ciò che consegue dalla disposizione appena enunciata è che l'attività di questo soggetto esula dalle attività tipiche che il vettore è tenuto a compiere, prima fra tutte il trasporto effettivo delle merci, ma anche da quelle che devono essere eseguite dal mittente.

Il caricatore pertanto, non si occupa soltanto di consegnare la merce da trasportare al vettore ma è tenuto, anche, a curarne la sistemazione a bordo del veicolo apposito, ed è proprio quell'attività di cura e sistemazione delle cose sul veicolo che gli permette di ottenere la qualifica di caricatore «professionale»<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> In proposito si veda M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, op. cit., p. 92 in cui l'A. osserva che *«anche al fine di non svuotare di contenuto il diritto del mittente di chiedere la consegna ad un diverso destinatario, al di fuori delle ipotesi in cui il contrordine potrebbe incidere in senso negativo e dannoso sulla organizzazione imprenditoriale ed aziendale del vettore, non pare che il vettore stesso, il quale oltre tutto svolge quell'attività di trasporto in modo professionale, possa sottrarsi agli ordini ed alle indicazioni del mittente»*.

<sup>36</sup> M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lg. 21 novembre 2005, n. 286*, op. cit., p. 413, egli rileva che non è sufficiente soltanto l'attività di consegna della merce al vettore per qualificare il soggetto come caricatore, ma è anche necessario che quest'ultimo provveda alla sistemazione materiale delle cose sul veicolo così che le due attività, consegna e sistemazione, siano strettamente collegate.



Quest'ultimo non è, però, l'unica nuova figura che il d. lgs. n. 286/2005 introduce in quanto individua anche il «proprietario delle merci» tra le figure che partecipano all'esecuzione del contratto di trasporto, definendolo come *«l'impresa o la persona giuridica pubblica che ha la proprietà delle cose oggetto dell'attività di autotrasporto al momento della consegna al vettore»* ex art. 2, comma 1, lett. e).

Questa figura può, al momento della consegna delle merci al vettore, coincidere con quella del mittente o con quella del destinatario, che solitamente, in caso di contratto di compravendita delle merci corrispondono rispettivamente a venditore e compratore, in base al momento il cui il destinatario acquista il diritto di proprietà: se la vendita riguarda cose determinate, il proprietario delle merci oggetto del trasporto sarà il destinatario (purché il contratto di compravendita sia stato stipulato prima del trasporto); nel caso in cui la vendita abbia, invece, ad oggetto cose generiche la proprietà si trasmette con l'individuazione di esse che, nel caso del trasporto, avviene con la consegna al vettore.

Può succedere, però, che mittente e destinatario della merce coincidano, e che quindi il mittente sia il proprietario, come nel caso in cui il contratto sia stato stipulato direttamente da chi ha acquistato le cose e abbia bisogno del trasporto dalla sede o stabilimento del venditore ai propri magazzini.

L'art. 7 del d. lgs. n. 286/2005 annovera il proprietario della merce tra i soggetti chiamati a rispondere, in base al principio di responsabilità «condivisa»<sup>37</sup>, delle violazioni del codice della strada in materia di sicurezza stradale e sociale contestate al conducente qualora la sua responsabilità, così come quella del vettore, del mittente e del caricatore, sia accertata dagli organi di polizia stradale attraverso l'analisi del contratto eseguito in forma scritta. Da quest'ultimo deve risultare l'incompatibilità delle istruzioni sul trasporto date al conducente con il rispetto delle norme violate.

---

<sup>37</sup> Cfr. *infra*, cap. IV, par. 4.1.

La terza figura che completa la struttura trilaterale del contratto di trasporto è il destinatario, identificabile nel soggetto che riceve la prestazione del trasporto e, cioè, colui al quale deve essere riconsegnata la merce a destinazione, ad eccezione del caso in cui l'avente diritto alla riconsegna coincida con il mittente.

Qualora mittente e destinatario siano due distinte figure, come nelle ipotesi più frequenti, quest'ultimo diviene creditore della prestazione di trasporto dovuta dal vettore.

Come già osservato, questa peculiare struttura trilaterale è un tema fortemente dibattuto in dottrina e in giurisprudenza, ma, proprio per la presenza della figura del destinatario, secondo l'opinione dominante il contratto va inquadrato nello schema del contratto a favore di terzo, di cui all'art. 1411 c.c.; in altri termini «*il mittente (stipulante) designa un terzo (destinatario) quale avente diritto alle prestazioni dovute dal vettore (promittente). Il terzo acquista il diritto nei riguardi del promittente in base al contratto, ma lo stipulante può revocare o modificare la disposizione a favore del terzo fino a quando questi dichiara di volerne profittare*»<sup>38</sup>.

Il destinatario che non partecipa alla stipulazione del contratto tra vettore e mittente, si considera terzo ed acquisisce il diritto alla riconsegna nel momento in cui il carico arriva nel luogo di destinazione ed all'atto della richiesta di riconsegna delle merci indirizzata al vettore<sup>39</sup>: sarebbe, in effetti, questo il momento in cui si perfeziona l'acquisto del terzo destinatario al diritto derivante dal contratto di trasporto, a meno che il mittente non abbia esercitato il diritto di contrordine prima di allora. Il diritto a poter disporre del carico si trasferisce dal mittente al destinatario con la richiesta di riconsegna del carico: da questo momento il mittente non ha più la facoltà di poter esercitare il contrordine.

L'opinione della giurisprudenza risulta praticamente univoca nel ritenere il contratto di trasporto quale contratto a favore di terzi, e questa concezione è

---

<sup>38</sup> A. ALIBRANDI, *Appunti sull'art. 1689 cod. civ.*, in *Arch. giur. circolaz.*, 1985, p. 465.

<sup>39</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto, op. cit.*, pp. 97 ss.

conforme anche a quanto si può leggere nella Relazione Ministeriale al codice civile (n. 709) in cui si afferma che «*la posizione del destinatario è quella di un terzo beneficiario del contratto. Il suo diritto sorge e trae misura dal contratto, ma si perfeziona con la richiesta della riconsegna, al momento in cui le cose siano arrivate a destinazione o sia scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare; esso è subordinato nel suo esercizio al pagamento dei crediti del vettore e degli assegni di cui sono gravate le cose trasportate (art. 1689)*».

Contrapposte a questa tesi, si registrano importanti voci di dissenso in dottrina<sup>40</sup>, giustificate da alcune differenze tra le fattispecie relativamente al momento dell'acquisizione dei diritti da parte del mittente rispetto al terzo beneficiario, come ad esempio la necessità che le merci siano giunte a destinazione.

Questa parte della dottrina ritiene più giusto inquadrare il contratto di trasporto nell'ambito della delegazione o indicazione di pagamento, ritenendo che la facoltà di esercitare il diritto di contrordine determini un'articolazione dei diritti del mittente e del destinatario che non permette di inquadrare il trasporto nella figura del contratto a favore di terzo, ma in quella della delegazione, sia essa attiva o passiva, in base al fatto che l'interesse del buon esito dell'operazione spetti al mittente o al destinatario<sup>41</sup>.

È proprio l'autonomia della posizione del destinatario nei confronti del mittente che giustifica l'accostamento della tipologia del contratto di trasporto a quella della delegazione, in quanto il diritto di credito al corretto adempimento della prestazione di trasporto è trasferito al destinatario solo nella fase di riconsegna delle merci, mentre permane in capo al mittente per tutta la fase esecutiva della prestazione del vettore.

---

<sup>40</sup> Si veda C. VIGNALI, *Il trasporto terrestre: verso una responsabilità oggettiva del vettore*, op. cit., p. 175; W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, op. cit., p. 196; C. TINCANI, *La natura del trasporto stradale di merci*, op. cit., pp. 41 ss.

<sup>41</sup> Cfr. G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, 1994, p. 88.

L'art. 1689 c.c. elenca gli obblighi posti a carico del destinatario al fine di poter meglio definire la sua posizione all'interno del contratto di trasporto, e l'esercizio dei diritti nascenti da quest'ultimo<sup>42</sup>.

Per concludere è opportuno ribadire che il destinatario, quindi, diviene creditore della prestazione compiuta dal vettore unicamente nella fase esecutiva del contratto, essendo necessario che la merce sia arrivata a destinazione, ovvero nell'ipotesi in cui sia scaduto il termine entro cui doveva arrivare e ne venga richiesta la riconsegna.

Il diritto del destinatario è, secondo l'art. 1689 c.c., inoltre subordinato al pagamento dei crediti del vettore e degli assegni di cui le merci sono eventualmente gravate, potendo così giungere alla conclusione che *«il primo comma dell'art. 1689 disciplina il momento in cui il diritto del destinatario si perfeziona, mentre il secondo comma dello stesso articolo disciplina l'esercizio del diritto»*<sup>43</sup>.

### **3.3 La forma del contratto di trasporto**

Con riferimento al trasporto terrestre, il codice civile prevede il principio della libertà di forma, secondo il quale il contratto si perfeziona con la sola prestazione del consenso manifestato tramite le modalità che le parti ritengono maggiormente

---

<sup>42</sup> Si rammenti che l'art. 1689 c.c. prevede che *«i diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vettore spettano al destinatario dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore. Il destinatario non può esercitare i diritti nascenti dal contratto se non verso pagamento al vettore dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le cose trasportate sono gravate. Nel caso in cui l'ammontare delle somme dovute sia controverso, il destinatario deve depositare la differenza contestata presso un istituto di credito»*.

<sup>43</sup> Così testualmente A. ALIBRANDI, *op. ult. cit.*, p. 466.

opportune, senza la necessità di ricorrere a particolari forme per la validità e l'efficacia dell'accordo<sup>44</sup>.

Non vigendo, pertanto, l'obbligo di ricorrere ad una forma ben precisa per manifestare il consenso, si ritiene che il contratto possa essere concluso sia verbalmente che per iscritto, tanto che la compilazione dei documenti di trasporto, come la lettera di vettura, non è richiesta come modalità essenziale e necessaria ai fini della stipulazione del contratto di trasporto.

In relazione alla forma ed al momento perfezionativo del contratto si registrano, però, diverse eccezioni al principio statuito per il tipo generale, sulla base della modalità del trasporto stesso. Il problema, infatti, si è posto proprio con riferimento al contratto di trasporto di cose su strada per conto terzi e, in particolar modo, per quei trasporti assoggettati al regime delle tariffe a forcella<sup>45</sup>.

L'art. 1 del d. l. n. 82/1993, convertito in l. n. 162/1993, ha integrato proprio quanto statuito dall'art. 26, l. n. 298/1974, prevedendo l'obbligo, per il soggetto incaricato di effettuare il trasporto, di annotare nella copia del contratto, a pena di nullità dello stesso, i dati relativi agli estremi dell'attestazione di iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori e dell'autorizzazione al trasporto merci su strada in conto terzi: da questa disposizione gli interpreti hanno dedotto che il legislatore abbia voluto introdurre il principio della forma scritta *ad substantiam*, quale requisito di validità del contratto<sup>46</sup>.

Successivamente, con l'introduzione di una nuova disciplina della forma del contratto di trasporto, ad opera dell'art. 3, d. l. n. 256/2001, convertito in l. n. 334/2001, si appesantiva un quadro normativo già di per sé poco chiaro, che

---

<sup>44</sup> Cfr. A. ASQUINI, *Trasporto di cose (contratto di)*, *op. cit.*, p. 582, dove si precisa che «Il contratto di trasporto è consensuale, e il consenso si forma validamente, secondo i principi generali, con assoluta libertà di forma. La disciplina vigente non introduce, infatti, nella conclusione del contratto alcun elemento reale o solenne»; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, *op. cit.*, p. 212; P. CELLE – L. SCHIANO DI PEPE, *L'autotrasporto di merci e il trasporto internazionale di cose su strada*, *op. cit.*, pp. 54 ss.

<sup>45</sup> Cfr. *infra*, par. seguente.

<sup>46</sup> Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, *op. cit.*, pp. 414 ss.

stabiliva, con riferimento all'obbligo di annotazione previsto dall'art. 26 l. n. 298/74 di cui sopra, che questo doveva essere inteso «*nel senso che la prevista annotazione sulla copia del contratto di trasporto dei dati relativi agli estremi dell'iscrizione all'albo e dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi possedute dal vettore, nonché la conseguente nullità del contratto privo di tali annotazioni*» non sancissero l'obbligatorietà della forma scritta del contratto, ma che fossero rilevanti soltanto laddove le parti avessero scelto di concludere il contratto di trasporto ricorrendo a questa forma.

Della disposizione appena richiamata il legislatore non aveva intenzione di limitarne l'applicazione ai contratti che si sarebbero conclusi dopo la sua entrata in vigore, ma di estenderla anche e soprattutto ai rapporti pregressi: in merito alla natura interpretativa della stessa furono subito avanzati dubbi di illogicità ed anche il sospetto di illegittimità costituzionale, con riferimento alla previsione di un contratto «a forma alternativa» che ammetteva la scelta delle parti tra un contratto di forma solenne e valido a determinate condizioni, ed uno a forma libera valido con un identico contenuto e con la stessa funzione economica del negozio<sup>47</sup>.

Sollevata, quindi, questione di legittimità costituzionale, è intervenuta la Corte cost. con sentenza 11 maggio 2005, n. 7 a dirimere ogni dubbio proposto con riguardo alla conformità di quanto stabilito dall'art. 26, ultimo comma, l. n. 298/74 (come modificato dall'art. 1, d. l. n. 82/93) e quanto previsto dall'art. 3, d. l. n. 256/2001, che in combinato disposto prescrivevano l'obbligo di annotazione, a

---

<sup>47</sup> Cfr. Cass. 6 giugno 2002, n. 8256, in *Dir. mar.*, 2003, p. 470 ed in *Dir. trasp.*, 2003, p. 215, con nota di E.G. ROSAFIO, *Sulla forma del contratto di autotrasporto di merci su strada*. «*La suprema corte confermò però la portata interpretativa della norma ribadendo l'orientamento per cui l'ultimo comma dell'art. 26 della l. n. 298/1974, introdotto dall'art. 1 del d. l. n. 82/93, non rendeva obbligatorio il ricorso alla forma scritta per la stipulazione dei contratti di autotrasporto merci per conto terzi e neanche sanciva la nullità dei contratti non scritti privi delle annotazioni dei dati relativi all'iscrizione all'albo degli autotrasportatori ed all'autorizzazione al trasporto*», cit. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, op. cit., p. 62 (nota 76).

pena di nullità, dei dati attestanti il possesso dei requisiti previsti dalla legge, soltanto nelle ipotesi in cui le parti avessero adottato la forma scritta del contratto.

La Corte cost. ha ritenuto illogico, dopo l'emanazione del d. l. n. 256/2001, permettere alle parti la stipulazione di un contratto in forma orale quando invece, se stipulato in forma scritta, sarebbe potuto essere dichiarato nullo laddove mancante delle annotazioni di cui sopra, anche solo in una copia del contratto, dichiarando così l'irragionevolezza della norma non soltanto nella disparità di trattamento dei contraenti in relazione alla forma scelta, ma anche per la previsione stessa della nullità come conseguenza della mancanza di quelle annotazioni in oggetto, non risultando tale sanzione correlata ad alcun apprezzabile fine<sup>48</sup>.

A tale ultimo scopo la Corte ha sottolineato come il legislatore possa «*nella sua discrezionalità, prevedere requisiti formali del contratto se reputati idonei a contribuire al raggiungimento del fine perseguito, ma è altresì chiaro che il limite della non irragionevolezza è valicato quando viene dettata una disciplina che non solo non contribuisce a combattere il fenomeno dell'abusivismo, ma favorisce pratiche distorsive della concorrenza consentendo agevoli elusioni delle tariffe obbligatorie*» rilevando, quindi, che «*la sanzione della nullità è certamente adeguata quando si tratta di colpire il contratto concluso con un autotrasportatore non iscritto all'albo e privo della prevista autorizzazione, ma essa è priva di qualsiasi ragionevole presupposto se applicata al contratto concluso con l'autotrasportatore in regola (con la certa esclusione delle tariffe obbligatorie e il dubbio, addirittura, sull'applicabilità dell'art. 2033 c.c.) solo perché una copia del contratto è carente di talune indicazioni*»<sup>49</sup>.

---

<sup>48</sup> Per maggiori approfondimenti si veda G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, op. cit., pp. 62 ss.

<sup>49</sup> Così Corte cost. 14 gennaio 2005, n. 7, in *Dir. mar.*, 2005, pp. 460 ss., con nota di M. CARRETTA, *La Corte Costituzionale cancella l'irrazionale sperequazione tra contratto scritto di autotrasporto merci privo delle annotazioni di legge e accordi orali*; e in *Dir. trasp.*, 2005, pp. 153 ss., con nota di G. REALE, *Considerazioni sulla forma del contratto di autotrasporto di cose e sulle annotazioni da inserirvi in caso di forma scritta*.

La vicenda è terminata con la declaratoria di illegittimità costituzionale della norma *ex art. 26*, ultimo comma, l. n. 298/1974, come modificato dall'art. 1, d. l. n. 82/93, in combinato disposto con l'art. 3, d. l. n. 256/2001, limitatamente alla parte in cui si prevedeva la nullità del contratto di trasporto di merci, se concluso in forma scritta, laddove mancante, anche solo in una copia, delle annotazioni sopra descritte, riportando così il contratto di trasporto a godere di una forma libera, scelta dalle parti, come originariamente previsto dal codice civile.

Analogo problema sembrava potersi porre qualche anno dopo, nell'ambito della legge delega n. 32/2005 che indicava, tra i principi a cui il Governo doveva attenersi per emanare la riforma del settore dell'autotrasporto di persone e cose, la «*previsione, di regola, della forma scritta per i contratti di trasporto*»<sup>50</sup>; in realtà il principio è confluito nell'art. 6, comma 1, d. lgs. n. 286/2005, che prevedendo la forma dei contratti, statuisce che «*il contratto di trasporto di merci su strada è stipulato, di regola, in forma scritta per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge*»<sup>51</sup>.

In questo modo il Governo non ha reintrodotta la forma solenne del contratto, tenendo in conto che dopo la sentenza della Corte cost. 7/2005 sarebbe stato irragionevole, ma piuttosto ha sancito, ancora una volta, la libertà delle parti di poter scegliere la forma del contratto, che più si confaccia alle loro esigenze, sia essa scritta o orale, rimanendo in ogni caso il negozio valido ed efficace a prescindere da essa.

Il legislatore non lascia spazio a dubbi nell'indicare che la modalità di conclusione del contratto in forma scritta sia quella «privilegiata», detta forma «consigliata», non inficiando comunque la validità del negozio concluso in forma orale, e specificando quali sono gli elementi essenziali in difetto dei quali un

---

<sup>50</sup> Così sancito dall'art. 2, comma 2, lett. b), n. 4.

<sup>51</sup> Per approfondimenti sulla disciplina prevista dalla legge delega n. 32/2005 si veda M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla legge delega per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose*, in *Dir. trasp.*, 2005, pp. 434 ss.



contratto non può dirsi concluso in forma scritta, pur conservando la validità tra le parti.

Affinché al contratto sia riconosciuta validità per la forma scritta con cui è concluso, i contraenti devono, infatti, obbligatoriamente inserire all'interno di esso specifiche informazioni, definiti contenuti essenziali, riguardanti: «a) nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore; b) numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi; c) tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso; d) corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento; e) luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore e di riconsegna della stessa al destinatario; e-bis) i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata»<sup>52</sup> descritti all'art. 6, comma 3, d. lgs. n. 286/2005.

Ci sono poi gli elementi detti eventuali, il cui inserimento è facoltativo e che riguardano i riferimenti ai termini temporali entro il quale riconsegnare la merce e istruzioni aggiuntive, qualora il mittente o il caricatore vogliano specificarle.

L'art. 6, comma 1, d. lgs. n. 286/2005 è stato ulteriormente integrato dal d. lgs. n. 214/2008, che ha previsto l'apposizione della data certa al contratto che voglia essere considerato concluso in forma scritta: un'esigenza questa importante al fine di limitare la possibilità di venir meno al regime sanzionatorio previsto dall'art. 7 dello stesso decreto, evitando situazioni in cui in caso di richiesta di esibizione del contratto, questo sia redatto in modo fittizio e con data postuma<sup>53</sup>.

Ci sono vari metodi per attribuire data certa ad un atto negoziale: l'autenticazione della sottoscrizione da parte di un notaio o di un altro pubblico ufficiale, che sia autorizzato ai sensi dell'art. 2703 c.c.; la registrazione o la

---

<sup>52</sup> M. RIGUZZI, *Ulteriori riflessioni in tema di autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 2009, p. 412. Il requisito rispondente alla lettera *e-bis*) è stato introdotto dal d. lgs. n. 214/2008.

<sup>53</sup> M. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, p. 411; si veda anche S. FADDA, *Il contratto di autotrasporto di cose*, in AA. VV., *I singoli contratti tipici e atipici nell'evoluzione normativa e giurisprudenziale*, a cura di R. Clarizia – G. Cassano, Milano, 2017, pp. 692 ss.

produzione del documento presso un ufficio pubblico; la possibilità di concludere il contratto con sottoscrizione delle parti ed inviarlo a mezzo posta elettronica certificata all'indirizzo del vettore; ovvero mediante la «marca temporale» e cioè con la validazione della firma digitale certificata apposta sul documento originale<sup>54</sup>.

In conclusione, pur conservando pari efficacia sia al rapporto negoziale concluso in forma orale che a quello concluso in forma scritta, quest'ultima tipologia manifesta una maggiore trasparenza e chiarezza, soprattutto con riferimento alla modalità di pagamento, e quindi all'esatto importo del corrispettivo pattuito, ai tempi ed alla durata, ed anche alla natura del rapporto che può essere occasionale o continuativo nel tempo.

Nonostante ciò, i numerosi tentativi di promuovere questo tipo di forma da parte del legislatore non hanno avuto esiti apprezzabili, facendo eccezione per il periodo che ha segnato la fine del regime tariffario obbligatorio (tariffe a forcella) in cui le parti preferivano ricorrere alla forma scritta come ad una forma di tutela del credito del vettore verso il mittente non essendoci, altrimenti, altri mezzi per dimostrare l'importo esatto pattuito per l'esecuzione del trasferimento delle merci, e quindi per un maggiore apporto probatorio a tutela del credito.

Ad oggi, le parti scelgono liberamente a quale forma ricorrere per la conclusione del contratto, senza il bisogno di privilegiare una forma piuttosto che un'altra alla ricerca di una tutela dei loro diritti, a seguito della riforma dell'area dell'autotrasporto merci in conto terzi che ha apportato chiarezza e trasparenza in più ambiti del settore, tra cui in quello riferito al corrispettivo dell'esecuzione del trasporto merci, permettendo alle parti di riappropriarsi della loro autonomia negoziale nella stipulazione dei contratti.

---

<sup>54</sup> *Ibidem*.

### 3.4 Un regime tariffario obbligatorio: le «tariffe a forcella»

Preliminarmente all'analisi della riforma dell'autotrasporto merci in conto terzi avviata nel 2005, mediante il d. lgs. n. 286, risulta opportuno inquadrare meglio alcune caratteristiche essenziali di questa disciplina che hanno preceduto, e forse in qualche modo comportato, la riforma stessa, tra cui i differenti regimi tariffari a cui il contratto di trasporto è stato assoggettato nel tempo, iniziando con quello obbligatorio introdotto dalla l. n. 298/1974.

Quest'ultima ha provveduto ad introdurre un sistema tariffario obbligatorio per i servizi di trasporto, idoneo a stabilire in via autoritativa il corrispettivo minimo e quello massimo che potessero spettare al vettore, in base al metodo della cosiddetta «forcella»: il prezzo era, cioè, stabilito dalle parti all'interno di due forcelle, una minima ed una massima<sup>55</sup>.

Il sistema in argomento era stato elaborato dalla l. n. 298/1974 con lo scopo di contrastare gli effetti di una concorrenza molto accentuata, all'interno di un mercato dove operavano un elevato numero di piccole e medie imprese, ma anche per evitare frangenti di concorrenza sleale; a questo fine il legislatore ha optato per affidare la determinazione del corrispettivo spettante all'impresa vettoriale a fronte di un servizio di trasporto, non alla libera determinazione delle parti, ma a forcelle espressamente imposte dall'autorità competente.

In argomento, la dottrina precisava che *«in generale, per la giurisprudenza, la legge n. 298 del 1974 mira a garantire alle imprese la realizzazione di un certo*

---

<sup>55</sup> Per una più ampia disamina della fattispecie, si rimanda a: G. SARZINA, *Guida alle tariffe a forcella*, Udine, 1982; M.C. LEPORE, *La circolazione delle merci su strada*, op. cit., pp. 246 ss.; G. GAMBA, *Le tariffe a forcella per l'autotrasporto di merci*, Rimini, 1995, pp. 51 ss.; G. SARZINA, *Tariffe di trasporto: critica di una riforma*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1999, pp. 665 ss.; M. BRIGNARDELLO, *La disciplina delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti*, Torino, 2000, pp. 147 ss.2°; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, op. cit., pp. 312 ss.; A. CORONA, *Il sistema delle tariffe a forcella*, in *Dir. trasp.*, 2005, pp. 563 ss.; P. CELLE – L. SCHIANO DI PEPE, *L'autotrasporto di merci e il trasporto internazionale di cose su strada*, op. cit., pp. 57 ss.; S. FADDA, *Il contratto di autotrasporto di cose*, op. cit., pp. 663 ss.; G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, op. cit., pp. 10 ss.

*marginale di utile e a evitare situazioni di concorrenza che abbiano luogo mediante il contenimento dei corrispettivi, con possibili riflessi negativi sulla qualità e sulla sicurezza del trasporto. Il perseguimento di tali obiettivi è stato molto ridimensionato a seguito dell'abrogazione di uno dei perni di tale approccio normativo e, cioè, del sistema delle tariffe a forcella»<sup>56</sup>.*

Difatti è l'art. 50 della l. n. 298/1974 a circoscrivere l'ambito di applicazione delle tariffe in oggetto statuendo che «*le disposizioni del presente titolo si applicano agli autotrasporti di merci effettuati per conto di terzi*» e, proprio mediante l'art. 51 della medesima legge, il legislatore stabilisce in capo alle parti il divieto di stipulare contratti di trasporto i cui corrispettivi fossero determinati al di fuori dei limiti imposti dalle forcelle applicabili, nel tentativo di evitare il verificarsi di forme di abuso nella determinazione dei prezzi di trasporto ed eliminare situazioni monopolistiche.

Queste tariffe erano determinate in base a tabelle chilometriche all'interno delle quali erano indicati i prezzi minimi e quelli massimi da applicare ogni cento chili di merce trasportata, a seconda della distanza tra il luogo di carico e quello di scarico della spedizione e dell'appartenenza delle merci, oggetto del trasporto, ad una delle categorie previste di classificazione merceologica<sup>57</sup>.

Di seguito, l'art. 59 della stessa legge prevedeva, invece, alcune categorie esentate dall'osservanza delle suddette tariffe: i trasporti di merci inviati da un mittente ad uno stesso destinatario il cui peso non fosse superiore alle cinque tonnellate; i trasporti occasionali di merci destinate o provenienti da aeroporti in caso di deviazione dei servizi; i trasporti postali; i trasporti di veicoli danneggiati; i trasporti di rifiuti; i trasporti di animali morti; i trasporti funebri e quelli occasionali di oggetti destinati esclusivamente alla pubblicità o all'informazione.

È noto che, spesso, gli operatori non rispettarono quanto sancito dall'art. 51 sopra esposto, ma che tentassero anzi di eludere il sistema obbligatorio

---

<sup>56</sup> Così testualmente C. TINCANI, *I servizi di trasporto di cose su strade*, op. cit., p. 187.

<sup>57</sup> Per maggiori approfondimenti del tema, cfr. *supra*, nota 55.

svincolandosi da esso, per poi esporsi ad azioni proposte dai vettori nel tentativo di ottenere il pagamento della differenza di quanto previsto secondo l'applicazione delle tariffe a forcella e quanto invece percepito in base alle pattuizioni *contra legem*.

In merito alla problematica della determinazione di tariffe abusive la giurisprudenza si è mostrata favorevole, in più di un'occasione, a conservare la piena validità dei contratti stipulati in deroga alla disciplina tariffaria legale, limitandosi a dichiarare la nullità della singola clausola negoziale e non dell'intero contratto.

La Corte di Cassazione, con sentenza 28 ottobre 1992, n. 11703<sup>58</sup>, ha affermato che la clausola, di un contratto regolante un trasporto terrestre di merci in conto terzi, posta in violazione di quanto previsto dall'art. 50 e 51 della l. n. 298/1974, sia affetta da nullità ai sensi dell'art. 1418 c.c.; i Giudici di legittimità dimostrandosi, pertanto, favorevoli alla conservazione del contratto statuivano non la nullità di esso ma la sostituzione del corrispettivo legale a quello convenuto dalle parti<sup>59</sup>. Principio esplicitamente riconosciuto anche dalla Corte cost. che, con sentenza n. 420/1991 ha statuito che, qualora sia rilevata inosservanza del sistema tariffario obbligatorio *«l'imperatività del sistema delle tariffe a forcella comporta*

---

<sup>58</sup> In *Giust. civ. Mass.*, 1992, fasc. 10.

<sup>59</sup> Nonostante quello di considerare l'elusione del divieto ex art. 51, l. n. 298/74, come un'ipotesi di nullità parziale del contratto, e quindi limitatamente alla clausola in questione, fosse l'atteggiamento prevalente della giurisprudenza, vi era una parte di quest'ultima giunta, invece, a opposte conclusioni e propensa a ritenere che violare il sistema delle tariffe a forcella, in virtù del carattere imperativo di quest'ultimo, comportasse una nullità da estendere all'intero contratto. In argomento, Trib. Milano, sentenza 9 luglio 1992, n. 7905, in *Corr. giur.*, 1993, p.81, che respingendo una domanda di pagamento del corrispettivo dovuto ha dichiarato che *«il sistema delle cosiddette "tariffe a forcella" (...) ha natura inderogabile ed imperativa. Da tale premessa non discende, peraltro, la conclusione che, in presenza di pattuizioni negoziali comportanti la fissazione di corrispettivi di trasporto al di fuori del sistema delle "tariffe a forcella", si applichino senz'altro dette tariffe, in sostituzione di siffatte pattuizioni, ai sensi degli artt. 1339 e 1419 c.c. Se, infatti, risulti la volontà di entrambi i contraenti di eludere l'applicazione del regime tariffario imperativo, nulle sono non già le singole clausole che fissano la determinazione del corrispettivo di trasporto, bensì il contratto nella sua interezza, per contrasto con norme imperative»*.

*la sostituzione automatica delle clausole contrattuali difformi (artt. 1339 e 1419, secondo comma, cod. civ.) con il minimo o, a seconda, il massimo di tariffa»<sup>60</sup>.*

Per inasprire maggiormente l'applicazione di questo sistema tariffario obbligatorio, il legislatore mediante il D.P.R. 9 gennaio 1978, n. 56, sceglieva di ampliare la natura obbligatoria ed inderogabile dello stesso, vietando all'art. 8 «*la stipulazione di contratti particolari o speciali, sotto qualsiasi forma, i quali prevedevano prezzi di trasporto non compresi nella forcella e comunque non rientranti nella disciplina tariffaria prevista dalla legge 6 giugno 1974, n. 298*».

Proprio sulla base dei principi ai fini dei quali era stato promosso questo regime amministrato dei prezzi, tra cui la realizzazione della trasparenza di mercato, che avrebbe permesso a tutte le imprese di operare sulla base di elementi certi e determinati garantendo maggiori possibilità di evitare qualsiasi forma di abuso, e tentare di indurre le imprese a gestirsi economicamente al meglio spingendole a perfezionarsi, il diritto interno sceglie di non discostarsi dallo stesso regime tariffario nel tempo, allontanandosi invece profondamente da quanto accadeva a livello comunitario<sup>61</sup>.

Mentre, infatti, in ambito comunitario si attuava la liberalizzazione dei prezzi e del sistema autorizzatorio per l'esercizio della professione, abbandonando le precedenti impostazioni, in Italia si interviene per mezzo del d. l. 29 marzo 1993, n. 82, poi convertito in l. 27 maggio 1993, n. 162, con il quale si rafforza l'intervento dello Stato sia con riferimento alle condizioni di accesso al mercato del trasporto di cose su strada, sia in merito alla determinazione del prezzo del servizio, nel tentativo di adeguare la curva dell'offerta del servizio stesso alla domanda.

---

<sup>60</sup> Corte cost. 22 novembre 1991, n. 420, in *Dir. trasp.*, 1992, pp. 521 ss.

<sup>61</sup> La Germania ha adottato un sistema tariffario obbligatorio dal 1952 al 1994, mentre in Francia analogo sistema è stato attuato a partire dal 1° luglio 1961. Sul punto, cfr. M. DONATI, *Bilancio della politica tariffaria della CEE nel settore dell'autotrasporto di cose*, in *Trasporti*, 1979, 19, pp. 49 ss.

L'art. 3 della l. n. 162/1993 estendeva ulteriormente l'ambito di applicazione delle tariffe a forcella in quanto *«l'ultimo comma dell'art.8 delle norme di esecuzione approvate con decreto del Presidente della Repubblica 9 gennaio 1978, n.56, si interpreta nel senso che non è ammessa la stipulazione di alcun tipo di contratto che preveda l'effettuazione di autotrasporto di cose per conto di terzi a prezzi o condizioni tariffarie derogativi rispetto a quelli stabiliti dalla legge 6 giugno 1974, n.298 e successivi provvedimenti attuativi, e a quelli derivanti dagli accordi collettivi previsti dall'art.13 del decreto del Ministro dei Trasporti 18 novembre 1982, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.342 del 14 dicembre 1982»*.

Dal tenore letterale della norma sembrava chiaro che il sistema tariffario fosse destinato ad operare, indistintamente, in tutti quei rapporti commerciali che prima erano affidati ad un regime di libera formazione dei prezzi e che avevano ad oggetto il trasferimento di beni mediante l'esercizio di un'attività di autotrasporto per conto di terzi<sup>62</sup>.

La l. n. 162/1993 mirava ad indebolire la prassi secondo la quale le parti contrattuali, pur di evitare l'applicazione del sistema tariffario a forcella,

---

<sup>62</sup> Per ulteriori approfondimenti si rimanda a M. RIGUZZI, *Lezioni di diritto dei trasporti*, Torino, 2006, pp. 44 ss. in cui afferma che la l. n. 162/1993 era stata introdotta con lo scopo di offrire una soluzione interpretativa diretta a definire l'ambito di operatività del sistema tariffario in argomento. L'autore, inoltre, ricorda come la giurisprudenza sia pervenuta a soluzioni eterogenee tra loro, proprio in virtù della mancanza di un'espressa previsione normativa. Se, infatti, parte della giurisprudenza si è dimostrata propensa a negare l'applicazione della tariffazione a forcella a quei rapporti giuridici non rientranti nel settore dei trasporti; altri giudici hanno, di contro, esteso l'applicazione del sistema in parola anche alle tipologie contrattuali che, nonostante abbiano ad oggetto l'esecuzione di servizi di trasporto, non appaiono riconducibili alla fattispecie contrattuale del trasporto, ma piuttosto a quella dell'appalto avente ad oggetto servizi di trasporto. Si è osservato in tal senso che *«il regime tariffario istituito con la legge n.298/1974 esce quindi rafforzato, con la legge n. 162/1993 nella sua obbligatorietà per ogni prestazione di autotrasporto merci su strada per conto di terzi, indipendentemente dalla tipologia contrattuale nel cui contesto le parti collocano l'esecuzione della prestazione di trasporto stradale. Può pertanto conclusivamente affermarsi che le tariffe a forcella costituiscono un sistema imperativo ed inderogabile e che, per quei trasporti non dichiarati espressamente esenti dalla normativa speciale (quali, ad esempio, quelli elencati nell'art.59 della legge n. 298/1974), esse si applicano indipendentemente dallo schema negoziale che le parti adottano per la regolamentazione dei propri interessi»*.

ricorrevano alla stipulazione di negozi affini al contratto di trasporto ma contraddistinti da un *nomen iuris* diverso: il più utilizzato era il ricorso alla stipulazione del cosiddetto appalto di servizi di trasporto «*consistente in una serie continuativa di trasporti e in eventuali ulteriori servizi particolari che l'impresa, dotata di propria specifica organizzazione, si impegna ad espletare, dietro versamento di un corrispettivo forfetario, assumendosi rischi e responsabilità inerenti non solo i singoli trasporti, bensì il risultato complessivo*»<sup>63</sup>.

La stessa normativa estendeva, inoltre, il termine prescrizionale a cinque anni per poter far valere i diritti derivanti dal contratto di trasporto, con la previsione di una sospensione della decorrenza del termine nel caso in cui vi fosse un rapporto di collaborazione continuativa tra mittente e vettore.

L'ambito di operatività delle tariffe a forcilla era piuttosto chiaro, e cioè limitato ai servizi aventi ad oggetto trasferimento di merce nell'ambito del solo territorio italiano.

Nel frattempo, infatti, la disciplina comunitaria si stava orientando in modo diametralmente opposto, adottando un sistema di completa liberalizzazione dei prezzi per i servizi di trasporto, concretizzato nel Reg. (CEE) n. 4058/1989 «*relativo alla formazione dei prezzi del trasporto di merci su strada tra Stati membri*» stabilendo che, a partire dal 1° gennaio 1990, i prezzi sarebbero stati liberamente concordati dalle parti, concedendo a queste ultime la libertà negoziale che fino a questo momento gli era stata negata.

A tal proposito il terzo considerando del Regolamento sopra citato, precisava che «*la libera formazione dei prezzi dei trasporti di merci su strada costituisce il regime tariffario più adatto alla creazione di un mercato libero dei trasporti, così come deciso dal Consiglio, nonché alle finalità del mercato interno e all'esigenza di istituire un sistema di tariffazione uniformemente applicabile nell'insieme della*

---

<sup>63</sup> Cfr. M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, op. cit., pp. 314 ss.



*Comunità e che detto regime tariffario risponde altresì alla situazione concreta del settore interessato»<sup>64</sup>.*

L'inasprimento della normativa italiana, finalizzato al consolidamento del sistema previsto dalla l. n. 298/1974, è stato fortemente criticato dall'AGCM che con parere del 20 maggio 1993<sup>65</sup> ha evidenziato il contrasto tra la normativa italiana del settore ed i principi del libero mercato espressi da quella comunitaria, sia con riferimento all'accesso al mercato che al sistema dei prezzi controllato, ed ha sottolineato l'inesistenza dei pericoli di concorrenza distruttiva all'interno del mercato oggetto della trattazione, per mezzo della quale il legislatore giustificava, invece, i suoi interventi.

L'AGCM ha, inoltre, ribadito che non esisteva alcuna condizione economica particolare che potesse, in qualche modo, sconsigliare una liberalizzazione totale del settore, sia sotto il profilo dell'accesso al mercato che a quello dei prezzi amministrati, osservando come, in realtà, i costi fissi delle imprese fossero fin troppo modesti rispetto ai costi totali di produzione<sup>66</sup>.

L'autorità *antitrust* osservava che, mentre in Italia si assisteva all'inasprimento normativo nel settore del trasporto di merci, negli altri Stati industrializzati avanzava, invece, la liberalizzazione dello stesso, che produceva effetti positivi in un'ottica di miglioramento della qualità del servizio e di prezzi più vantaggiosi,

---

<sup>64</sup> Per maggiori approfondimenti, si veda M. RIGUZZI, *Lezioni di diritto dei trasporti*, op. cit., pp. 44 ss.

<sup>65</sup> In *Boll.*, 1993, n. 8, all. D.

<sup>66</sup> Cfr. F. MUNARI, *La segnalazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato in materia di servizi di autotrasporto di merci*, in *Dir. trasp.*, 1994, pp. 904 ss. L'autorità *antitrust*, nella segnalazione in oggetto, aveva sottolineato come il principio desunto dal Reg. (CEE) n. 4058/89 fosse «nel senso dell'illegittimità di un regime di fissazione delle tariffe», osservando come mediante la l. n. 298/74 il regime normativo assegnato al settore dell'autotrasporto merci su strada in conto terzi presentasse «*numerosi profili (...) scarsamente compatibili con i principi della libera concorrenza desumibili dalla legislazione nazionale e da quella comunitaria*». In relazione al sistema delle tariffe a forcella l'Autorità ha ritenuto che «*l'estensione ed il rafforzamento del regime di obbligatorietà della forcella*» pareva «*irrigidire ulteriormente il funzionamento del mercato e allontanare la normativa italiana dall'obiettivo della progressiva eliminazione della regolamentazione tariffaria nel settore, auspicata dagli organi comunitari*».

apportando in questo modo al settore maggiore stabilità, efficienza e sicurezza del trasporto.

Il Ministero dei Trasporti ha replicato alla segnalazione del 20 maggio 1993 da parte dell'AGCM, con nota 7 luglio 1993 dichiarando che *«le disposizioni contenute nel decreto legge 82/1993, così come convertito con la legge n. 162/1993, lungi dall'essere viste come veicolo capace di introdurre discriminazioni tra gli autotrasportatori, devono essere intese come efficace strumento per la lotta contro l'esercizio abusivo della professione e come rafforzamento di un sistema normativo liberamente prescelto dallo Stato italiano, coerente con le normative comunitarie, e che tutti gli operatori e le istituzioni sono tenuti a rispettare e a far rispettare»*.

È opportuno menzionare come la C. giust. CE, con decisione del 17 novembre 1993<sup>67</sup>, abbia dichiarato che non si possono considerare violati i principi di cui al Trattato CE, qualora uno Stato membro applichi nella sua normativa interna tariffe obbligatorie dei trasporti stradali di merci, fissate da Commissioni tariffarie e rese obbligatorie per tutti gli operatori del sistema.

La Corte ha escluso la violazione dei principi comunitari sulla base del fatto che le tariffe sono elaborate da Commissioni i cui componenti garantiscono quell'imparzialità che le norme comunitarie esigono, poiché pur essendo scelti dai pubblici poteri su proposta degli ambienti professionali interessati, essi non sono unicamente rappresentanti di questi ultimi<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> C. giust. Ce 17 novembre 1993, in causa C-185/91, *Reiff.*, in *Dir. trasp.*, 1995, pp. 777 ss., con nota di A. MASUTTI, *Sulla compatibilità con l'ordinamento comunitario del regime tariffario obbligatorio del trasporto su strada per conto terzi*.

<sup>68</sup> I membri delle commissioni, anche se scelti dalla pubblica amministrazione su proposta delle categorie professionali interessate, dovevano qualificarsi come esperti indipendenti incaricati di fissare le tariffe sulla base di considerazioni di interesse generale, e purché la pubblica amministrazione svolgesse il compito di vigilare affinché le tariffe fossero stabilite effettivamente sulla base di considerazioni di interesse generale, ovvero altrimenti procedere con la sostituzione della propria decisione a quella della commissione. Sul punto cfr. A. MASUTTI, *op. ult. cit.*, pp. 777 ss.

Ad analoghe conclusioni è arrivata anche la Corte di Cassazione che, chiamata a pronunciarsi sulla liceità di suddette tariffe qualche tempo dopo, nonostante fosse già intervenuta la liberalizzazione del corrispettivo, ha affermato che il divieto di stabilire corrispettivi che esulino dalle forcelle predeterminate da specifiche tabelle *«non è in contrasto con la libertà di iniziativa economica, in quanto, garantendo alle imprese un certo margine di utile e la facoltà di muoversi liberamente tra massimi e minimi tariffari, assicura un bilanciamento della libertà d'impresa con l'utilità sociale, evitando situazioni di concorrenza sleale realizzata mediante il contenimento dei corrispettivi in pregiudizio potenziale della qualità e sicurezza del trasporto»*<sup>69</sup>, obiettivi ritenuti dalla Corte di interesse generale e giustificati a prevalere sulle esigenze di liberalizzazione del mercato.

### **3.5 Il superamento del sistema delle «tariffe a forcella»: il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286**

Il d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286, recante *«Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dall'esercizio dell'attività di autotrasportatore»*, è stato emanato in attuazione di un più complessivo disegno di riforma dell'autotrasporto, previsto dalla legge delega 1° marzo 2005, n. 32<sup>70</sup>.

Mediante l'emanazione del decreto in oggetto, il legislatore ha voluto compiere un significativo passo in avanti verso la liberalizzazione del settore dell'autotrasporto merci in conto terzi, seguendo le linee guida tracciate dall'art. 2 della menzionata legge delega, ed i criteri direttivi generali statuiti dall'art. 2, comma 1, e quelli più specifici indicati dall'art. 2, comma 1, lett. *b)*, tra i quali rileva, su tutti, il principio della libera contrattazione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci.

---

<sup>69</sup> Cass. sez. lav., 1° giugno 2012, n. 8834, in *Dir. trasp.*, 2013, p. 591.

<sup>70</sup> In *G.U.* n. 57 del 10 marzo 2005.

Infatti, il d. lgs. n. 286/2005 si segnala, in primo luogo, proprio per l'abrogazione del sistema delle tariffe a forcella obbligatorie per l'autotrasporto di merci ai sensi dell'art. 3, che è il cuore del provvedimento, dove è disciplinato che *«a decorrere dal 28 febbraio 2006, ovvero dalla data di entrata in vigore dei decreti dirigenziali di cui agli articoli 6, 11 e 12, se anteriore, è abrogato il sistema delle tariffe obbligatorie a forcella per l'esercizio dell'attività di autotrasporto, di cui al titolo terzo della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni»*; di seguito l'art. 4 conferma che *«a decorrere dal 28 febbraio 2006 (...), i corrispettivi per i servizi di trasporto di merci su strada sono determinati dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto di trasporto»*<sup>71</sup>.

La riforma ha preso le mosse dalla constatazione dell'inidoneità del sistema tariffario a garantire un assetto equilibrato del sistema dell'autotrasporto italiano, e dal fatto che l'Italia costituisse, sotto questo profilo *«una anomalia nel panorama europeo essendo l'unica nazione a praticare un regime amministrato dei prezzi che, peraltro, si scontrava nei fatti con una diffusa disapplicazione e una endemica difficoltà ad accertare e sanzionare la violazione delle norme contenute nella legge n. 298/74 e del d.m. 18 novembre 1982»*<sup>72</sup>.

Il legislatore ha scelto così di rimuovere uno dei principali ostacoli allo sviluppo del settore in riferimento alle logiche del mercato, ma nonostante questo non sono mancati rilievi critici circa l'interpretazione dell'art. 3, comma 1, l. n. 32/2005, mediante il quale si fissava al 25 luglio 2005 il termine di decadenza per l'esercizio, da parte del vettore, delle azioni giudiziarie per il recupero delle differenze tariffarie maturate fino a quella data e non corrisposte ai trasportatori, o almeno così era stato ritenuto dalla maggior parte degli interpreti<sup>73</sup>.

---

<sup>71</sup> In merito al superamento del sistema tariffario obbligatorio si veda M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla legge delega per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose*, op. cit., pp. 437 ss.

<sup>72</sup> C. ALVISI – A. ROMAGNOLI, *L'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose nel quadro della regolamentazione nazionale, locale, comunitaria*, op. cit., p. 115.

<sup>73</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lg. 21 novembre 2005, n. 286*, op. cit., p. 407. In giurisprudenza Trib. Torino 19

Il menzionato articolo stabiliva che «*le disposizioni di cui all'articolo 3<sup>74</sup> del d. l. 3 luglio 2001, n. 256 convertito, con modificazioni, dalla legge 20 agosto 2001, n. 334 sono abrogate*», continuando con la previsione della decadenza «*entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente Legge, delle azioni da esercitare*», dando adito a dubbi interpretativi in quanto passibile di creare situazioni discriminanti rispetto ai vettori che avessero voluto proporre azione per i crediti maturati dopo il 26 luglio 2005 e fino al 28 febbraio 2006, periodo durante il quale il sistema delle tariffe a forcella era ancora in vigore, poiché per queste azioni sarebbe valso il termine di prescrizione quinquennale previsto dall'art. 2, comma 1, d. l. n. 82/93, convertito in l. n. 162/93, e non il termine di decadenza introdotto con l'art. 3 della legge delega del 2005.

Non era chiaro, infatti, a quale tipologia di azioni la norma in oggetto facesse riferimento e quindi se ritenere l'operatività della decadenza quadrimestrale estesa a qualsiasi azione relativa al contratto, ovvero da intendersi circoscritta ad azioni che, benché inerenti al contratto di trasporto, apparivano riferibili all'esercizio di specifici ed isolati diritti.

Se per una parte della dottrina l'ipotesi decadenziale dell'art. 3 doveva ritenersi applicabile non a qualsiasi azione esercitabile dalle parti riferita al contratto di trasporto, ma piuttosto circoscritta alle azioni fondate sull'esercizio del diritto al rispetto del sistema obbligatorio delle tariffe a forcella<sup>75</sup>; d'altra parte, non sono mancate interpretazioni di senso differente di una parte della giurisprudenza di

---

dicembre 2007, in *Dir. trasp.*, 2009, pp. 201 ss., con nota di D. CASCIANO, *Superamento delle tariffe a forcella e termine di decadenza per l'esercizio dell'azione*.

<sup>74</sup> Il quale recitava in tal senso «*L'ultimo comma dell'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298, come modificato dall'articolo 1 del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162, si interpreta nel senso che la prevista annotazione sulla copia del contratto di trasporto dei dati relativi agli estremi dell'iscrizione all'albo e dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi possedute dal vettore, nonché la conseguente nullità del contratto privo di tali annotazioni, non comportano l'obbligatorietà della forma scritta del contratto di trasporto previsto dall'articolo 1678 del codice civile, ma rilevano soltanto nel caso in cui per la stipula di tale contratto le parti abbiano scelto la forma scritta*».

<sup>75</sup> *Ibidem*.

merito<sup>76</sup>, più propensa a ritenere che la decadenza introdotta dal suddetto art. 3 non trovasse riscontro nelle azioni esercitabili ai fini di ottenere la differenza tra il compenso percepito e quanto, invece, previsto dai minimi tariffari fissati per legge, ma da ritenersi limitata alla proponibilità delle azioni di nullità del contratto di autotrasporto fondate su vizi di forma.

In tal senso, il Giudice veronese ha respinto l'eccezione di decadenza sollevata dal vettore in merito ad un giudizio instaurato per violazione dei minimi tariffari, riconoscendo, in capo al committente, la sussistenza di agire in via giudiziale, entro i termini di prescrizione ordinaria, al fine di ottenere il riconoscimento delle differenze tariffarie maturate con riferimento a contratti stipulati fino al 28 febbraio 2006, data fissata dal legislatore per la definitiva abrogazione del sistema tariffario a forcella.

In particolare, è stato evidenziato dal Tribunale di Verona che *«alla luce del tenore letterale della norma (la cui portata non tollera ampliamenti analogici per l'evidente natura eccezione di una disciplina mirata a restringere il generale diritto di azione: art. 14 preleggi), la decadenza contemplata dall'art. 3 del decreto legislativo n. 286/2005 deve ritenersi avere tutt'altro oggetto»*; proseguendo che *«come si evince dalla lettura coordinata e unitaria del comma in questione secondo il principio di cui all'art. 12 disp. prel. (...), il termine quadrimestrale si riferisce non all'azione recuperatoria del trasportatore fondata sulla violazione dei minimi tariffari cogenti bensì alla (diversa) azione di nullità di cui, per l'appunto, all'art. 3 del decreto-Legge 3 luglio 2001, n. 256»*.

In conclusione, a parere del Giudice *de quo* *«si ha riguardo, quindi, ad una specifica azione di nullità del contratto di trasporto (laddove convenzionalmente stipulato per iscritto) causata dalla mancata “annotazione sulla copia del*

---

<sup>76</sup> Trib. Verona 28 giugno 2006, in *Dir. traspr.*, 2007, p. 891, con nota di M. MORGANTE, *La riforma dell'autotrasporto: gli angusti confini del termine decadenziale*. Nel caso di specie, l'atto di citazione era stato notificato ben oltre il termine decadenziale fissato dalla legge delega, in data 27 febbraio 2006.

*contratto di trasporto dei dati relativi agli estremi dell'iscrizione all'Albo e dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi possedute dal vettore". (...) Ciò spiega, quindi, la ratio stessa della disposizione limitativa in commento: difatti, una volta venuto meno (per successiva abrogazione), l'obbligo di annotazione testé ricordato, il Legislatore dell'art. 3 D.leg.vo. 286/2005, per esigenze di certezza dei traffici negoziali (ed in particolare di stabilizzazione dei contratti di trasporto conclusi secondo il vecchio regime), ha ragionevolmente ritenuto di porre una secca "dead line" per l'esercizio delle corrispondenti azioni di nullità, essendo venuto meno l'interesse pubblico generale all'invalidazione dei contratti difformi da uno schema legale cogente ormai superato»<sup>77</sup>.*

La linea interpretativa adottata dal Tribunale di Verona era maggiormente preferita soprattutto per la conseguenza non discriminatoria tra gli attori del contratto di trasporto, che un'interpretazione in tal senso comportava, senza comunque discostarsi dalle intenzioni del legislatore.

Difatti, la normativa in oggetto è volta a liberalizzare il settore dell'autotrasporto di merci in conto terzi in Italia, intervenendo sulla disciplina tariffaria, ma allo stesso tempo, a risolvere la questione legata alla forma del

---

<sup>77</sup> Analogo orientamento è stato sostenuto dal Trib. Rovereto 12 aprile 2006 (riportata in C. ALVISI – A. ROMAGNOLI, *L'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose nel quadro della regolamentazione nazionale, locale e comunitaria*, op. cit., pp. 116 ss.), il quale ha ritenuto che il termine di decadenza opera limitatamente alle azioni volte a far valere la nullità del contratto di autotrasporto, e non per le azioni dirette al recupero di congruaggi tariffari. Il Giudice ha, inoltre, aggiunto che «*la clausola di decadenza è inserita in una rubrica intitolata "abrogazioni" e che la legge delega non stabiliva espressamente l'abrogazione delle "tariffe a forcella" ma solo il "superamento" di tali tariffe, rimettendo al legislatore delegato di individuare le modalità con le quali concretamente realizzare tale superamento*». Il legislatore delegato «*ha poi deciso di abrogarle puramente e semplicemente ma solo a far data dal febbraio 2006 e quindi a partire da un periodo di oltre sei mesi successivo allo spirare del termine di decadenza*» previsto dalla norma. I Giudici sono, pertanto, giunti alla conclusione che, qualora si intendesse riconoscere l'operatività della decadenza di azioni recuperatorie, fondate sull'applicazione delle tariffe a forcella, «*si verificherebbe l'irragionevole situazione – fonte di intollerabile disparità di trattamento – per la quale i vettori che avessero concluso i contratti anteriormente all'entrata in vigore della legge delega non avrebbero potuto invocare l'applicazione delle "tariffe a forcella" in un periodo in cui – da luglio 2005 al febbraio 2006 – esse ancora si applicavano obbligatoriamente ai contratti nel frattempo insorti*».

contratto di autotrasporto, a lungo dibattuta, e porre fine alle controversie ancora pendenti, in riferimento alla nullità dei contratti non conclusi in forma scritta, ovvero privi delle annotazioni *ex art. 26*, ultimo comma, l. n. 298/74, come modificato dall'art. 1, d. l. n. 82/93.

A ben vedere, infatti, l'art. 1 della legge delega, enunciando i principi e i criteri a cui il legislatore delegato avrebbe dovuto attenersi, indicava la «*previsione, di regola, della forma scritta*», subito dopo aver disposto il superamento del sistema tariffario obbligatorio e la libera contrattazione del corrispettivo rimessa alle parti, volendo segnare una fine all'argomento tanto controverso e ribadendo l'importanza dell'utilizzo della forma scritta per concedere al rapporto contrattuale maggiore chiarezza e certezza e per contrastare il ricorso a vettori non iscritti all'Albo nazionale degli autotrasportatori e non in possesso dell'autorizzazione all'esercizio della professione.

La Suprema Corte, chiamata ad esprimersi sulla questione, ha risolutivamente stabilito che il termine di decadenza previsto dalla legge delega non era riferito alle azioni volte al recupero dei conguagli tariffari, ma piuttosto alle sole azioni di nullità del contratto di trasporto concluso in forma scritta, qualora mancante delle annotazioni *ex art. 26*, l. n. 298/74, di cui sopra<sup>78</sup>.

---

<sup>78</sup> Cass. 16 marzo 2012, n. 4247, in *Dir. trasp.*, 2013, p. 590.



## CAPITOLO IV

### LA RIFORMA DELL'ATTIVITA' DI AUTOTRASPORTO

#### MERCI IN CONTO TERZI: PROFILI TARIFFARI

4.1 Elementi innovativi del settore introdotti ad opera del decreto legislativo n. 286/2005. – 4.2 La battuta di arresto della riforma di settore: il regime dei «costi minimi di esercizio». – 4.3 Pronunce e segnalazioni in ordine alla natura «anticoncorrenziale» dei «costi minimi di esercizio». – 4.4 La sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea del 4 settembre 2014 nelle cause riunite C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13, e C-208/13. – 4.5 Sospetti elementi di incostituzionalità nel regime dei costi minimi. – 4.6 L'intervento sulla scena della legge di stabilità del 2015. – 4.7 Ulteriori sviluppi di settore: la riconosciuta legittimità dei costi minimi determinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

#### **4.1 Elementi innovativi del settore introdotti ad opera del decreto legislativo n. 286/2005**

Il legislatore italiano inizia la riforma del settore dell'autotrasporto di merci su strada in conto terzi per mezzo del d. lgs. n. 286/2005, trattando, in primo luogo, l'abrogazione del sistema tariffario obbligatorio, in vigore dall'emanazione della l. n. 298/1974, quale mezzo di controllo ed equilibrio economico del settore in questione, per restituire alle parti quell'autonomia negoziale che gli era stata a lungo negata.

Questo primo passo verso la liberalizzazione del settore, non è stato però l'unico ad essere compiuto per mezzo di questo decreto; sono molteplici gli aspetti su cui il legislatore è intervenuto intendendo apportare un'apertura del mercato che fosse in linea con quanto accadeva in ambito comunitario<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Per un approfondimento del riassetto normativo nazionale in oggetto, sia consentito rinviare a: M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla legge delega per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose*, op. cit., pp. 435 ss.; G. DE VIVO, *La riforma dell'autotrasporto*,

Oltre a quanto delineato nel precedente capitolo in ambito tariffario e, nell'auspicio di ricorrere sempre più massivamente alla forma scritta del contratto di trasporto, la legge delega n. 32/2005 dava mandato al legislatore delegato di individuare nuovi criteri per i limiti risarcitori dovuti alla perdita o avaria delle merci trasportate, che in passato erano strettamente collegati al sistema tariffario a forcella, con massimali variabili a seconda che il trasporto fosse o meno assoggettato al regime tariffario inderogabile<sup>2</sup>.

Proprio in virtù della stretta connessione tra i due istituti, il regime di limitazione della responsabilità del vettore non poteva rimanere inalterato a seguito dell'abrogazione del regime delle tariffe a forcella, e della contestuale liberalizzazione dei prezzi disposta dal d. lgs. n. 286/2005; l'art. 10 di quest'ultimo ha modificato l'art. 1696 c.c. aggiungendo allo stesso tre nuovi commi che stabiliscono l'ammontare del nuovo limite, fissato in un euro per «ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata» per i trasporti nazionali; mentre per i trasporti internazionali, nell'importo previsto dalla CMR<sup>3</sup>.

---

in *Trasp.*, 2005, pp. 145 ss.; M.L. DE GONZALO, *La liberalizzazione dell'autotrasporto in Italia: dal sistema delle tariffe a forcella alla liberalizzazione regolata (Relazione al Convegno "Trasporti – Il ruolo strategico e il regime legale della liberalizzazione dei trasporti in Europa", Genova 24 marzo 2006)*, in *Dir. mar.*, 2006, pp. 595 ss.; L. CILIA, *Il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto. (d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286)*, in *Nuove leggi civili commentate*, 2006, pp. 831 ss.; F. CARAMATTI, *Il contratto di trasporto a seguito dell'entrata in vigore del d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286, op. cit.*, p. 525; G. BENELLI, *Il trasporto di merci su strada per conto di terzi. Autonomia negoziale ed intervento pubblico*, Roma, 2012.

<sup>2</sup> La l. n. 450/1985 aveva, infatti, introdotto nel nostro ordinamento l'istituto della limitazione della responsabilità del vettore con riferimento ai danni derivanti da perdita o avaria della merce trasportata, differenziandolo sulla base dell'applicabilità o meno del sistema tariffario obbligatorio a forcella, stabilito dal titolo III della l. n. 298/74. Cfr. G. SILINGARDI, *L'estensione al vettore stradale di cose del beneficio della limitazione di responsabilità (l. 22 agosto 1985, n. 450)*, in *Giur. comm.*, 1987, I, pp. 970 ss.

<sup>3</sup> Questo sistema ha, ad ogni modo, creato una disparità di trattamento tra i trasporti nazionali e quelli internazionali soggetti alla CMR, in quanto rispetto al limite di un solo euro per ogni chilogrammo di peso lordo di merce perduta o avariata prevista dall'art. 1696 c.c., il limite sancito dalla CMR è di 8,33 DSP, di circa dieci volte superiore a quello del nostro ordinamento. In argomento, si veda S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre, op. cit.*, pp. 1028 ss.

Con l'eliminazione delle tariffe a forcella si è reso necessario eliminare il doppio regime di limitazione della responsabilità prima vigente, prevedendone soltanto uno unico.

Con il disposto dell'art. 1696 c.c. è stata confermata la ripartizione degli oneri probatori con riferimento alla ricorrenza delle ipotesi di decadenza del vettore, vigente prima della riforma attuata con il d. lgs. n. 286/2005: rimane a carico dell'avente diritto, mittente o destinatario la prova del dolo o della colpa grave del vettore ai fini della decadenza del vettore dal relativo beneficio<sup>4</sup>.

È opportuno specificare il principio di irretroattività della norma relativa al nuovo limite risarcitorio, che non potrà essere applicato a fatti avvenuti prima dell'entrata in vigore del d. lgs. n. 286/2005.

La legge delega n. 32/2005, su cui il decreto legislativo in oggetto si basa, tra i principi e criteri direttivi generali, subito dopo l'adeguamento della normativa italiana alla disciplina comunitaria e la salvaguardia del principio di libera concorrenza tra le imprese di autotrasporto sia di merci che di persone, indicava la tutela della sicurezza, intesa sia come sicurezza della circolazione stradale che sicurezza sociale.

---

<sup>4</sup> Per maggiori approfondimenti si rimanda a G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, op. cit., pp. 94 ss.

Il tema della sicurezza è sempre stato fortemente centrale per il legislatore, sin dalla l. n. 298/74 che prevedeva l'istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori e l'intera disciplina regolante l'accesso alla professione, strumenti con i quali si voleva garantire un livello ottimale di preparazione professionale degli operatori del settore, chiamati a dimostrare determinate competenze in campo giuridico, economico ma anche relativamente alle tecniche del trasporto e della circolazione: «*L'intento del legislatore di fare in modo che, nel mercato dell'autotrasporto, operino solo soggetti professionalmente preparati, in grado di offrire adeguate garanzie in termini di serietà ed efficienza*»<sup>5</sup>.

Abrogare il sistema tariffario obbligatorio significava il venir meno di uno dei principali strumenti di tutela previsti nel settore dei trasporti: per mezzo di esso infatti il legislatore tutelava il mercato da abusi di concorrenza e garantiva l'osservanza dei parametri minimi di sicurezza della circolazione stradale; per ovviare a questa sopravvenuta mancanza, egli si è preoccupato di garantire la medesima previgente tutela mediante la predisposizione di un apparato sanzionatorio, deputato proprio a prevenire, ed eventualmente sanzionare, comportamenti contrari alle disposizioni contenute nelle norme legislative e regolamentari in materia<sup>6</sup>.

La riforma, attuata dal d. lgs. n. 286/2005, mirava infatti, primariamente, a perseguire la tutela della sicurezza della circolazione stradale integrandosi, in tal senso, con altri provvedimenti legislativi, tra cui il codice della strada; tra i principali strumenti utilizzati per raggiungere questo fine figurano la promozione dell'uso della forma scritta<sup>7</sup> nella conclusione di contratti di trasporto stradale di

---

<sup>5</sup> M. BRIGNARDELLO, *La disciplina delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti*, op. cit., p. 161.

<sup>6</sup> Per un'approfondita disamina sull'apparato sanzionatorio previsto dal d. lgs. n. 286/2005 si rinvia S. ZUNARELLI – A. ROMAGNOLI – A. CLARONI, *Diritto pubblico dei trasporti*, op. cit., pp. 159 ss.

<sup>7</sup> Cfr. *supra*, cap. III, par. 3.3.

cose e la promozione di un regime di responsabilità (sul piano amministrativo), inerente alle ipotesi di violazione delle norme poste a tutela della circolazione stradale da parte del conducente del veicolo, che preveda il concorso nella stessa di tutti gli operatori della filiera.

La più significativa novità riguarda, per l'appunto, l'estensione della responsabilità del vettore anche «*ove accertata, del committente, del caricatore e del proprietario della merce*» relativamente alla «*violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, per quanto riguarda, in particolare, il carico dei veicoli, i tempi di guida e di riposo<sup>8</sup> dei conducenti e la velocità massima consentita*» ex art. 2, comma 2, lett. b), num. 3, l. n. 32/2005, principio confluito nell'art. 7 del d. lgs. n. 286/2005<sup>9</sup>.

L'estensione agli altri soggetti opera qualora sia accertato, attraverso l'esame della documentazione contrattuale, o di altra documentazione scritta, che l'infrazione sia una conseguenza delle istruzioni da essi fornite al conducente del veicolo che ha effettuato il trasporto, in riferimento alle modalità di esecuzione della prestazione e di riconsegna del carico, di cui risulti l'incompatibilità con il rispetto delle norme violate: è il caso del committente che richieda al vettore la riconsegna delle merci al destinatario entro un determinato orario per rispettare il quale il vettore è costretto a violare i limiti di velocità prescritti per quel veicolo e per le strade da percorrere, o ancora, il caso del committente che pretenda il trasporto di un carico di merce superiore alla massima portata utile del veicolo consentita o di volume eccedente i limiti della «sagoma limite»<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> In riferimento agli aggiornamenti sulle interruzioni ed i tempi di guida e di riposo dei conducenti si consulti il Reg. (UE) n. 1054/2020.

<sup>9</sup> Cfr. *supra*, cap. II, par. 2.3 con riferimento all'esercizio abusivo della professione di autotrasportatore di merci.

<sup>10</sup> In argomento, si veda l'art. 10 del Reg. (CE) n. 561/2006, come modificato dal Reg. (UE) n. 1054/2020 che non consente la violazione delle normative poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale in nessun caso, cfr. *supra*, cap. I, par. 1.8.

In una prospettiva di adeguata tutela dei vettori che operino correttamente all'interno del mercato dell'autotrasporto di merci per conto terzi, specialmente in termini di garanzia di trasparenza nei rapporti contrattuali, il decreto legislativo del 2005 ribadisce la libertà delle forme ma promuove l'uso di quella scritta, prevedendo che i soggetti operanti nel settore, in ordine al menzionato rispetto delle prescrizioni normative in materia di sicurezza stradale, possano fornire prove differenti in base alla forma del contratto di autotrasporto prescelta.

Nello specifico, in presenza di un contratto di trasporto di merci su strada concluso in forma scritta, il regime di responsabilità (amministrativa) concorrente sopra delineato, può ritenersi escluso se le modalità di esecuzione della prestazione, espressamente previste nella documentazione contrattuale, risultano compatibili con quanto normativamente previsto in merito alla sicurezza della circolazione stradale.

Qualora, invece, la stipulazione del contratto sia avvenuta non in forma scritta, il committente, o in sua mancanza il vettore, è chiamato a fornire una prova quasi «diabolica»<sup>11</sup>, dovendo provvedere ad esibire la documentazione dalla quale risulti che le istruzioni effettivamente fornite al vettore, in ordine all'esecuzione della prestazione contrattuale, siano state compatibili con il rispetto di quanto sancito relativamente ai limiti di velocità, ai periodi di guida e di riposo e agli ulteriori obblighi posti dal codice della strada in capo al conducente.

Qualora la documentazione in oggetto non venga fornita, il vettore ed il committente sono sempre obbligati in concorso con l'autore della violazione, così stabilito dall'art. 7, comma 4, d. lgs. n. 286/2005 che precisa come le istruzioni scritte fornite al vettore debbano trovarsi a bordo del veicolo<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> In argomento, si veda S. ZUNARELLI – A. ROMAGNOLI – A. CLARONI, *Diritto pubblico dei trasporti*, op. cit., p. 161.

<sup>12</sup> La norma citata permetteva di indicare le istruzioni scritte anche nella «scheda di trasporto», istituita dall'art. 7 bis del medesimo decreto al fine di «consequire maggiori livelli di sicurezza stradale e favorire le verifiche sul corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi in ambito nazionale», o in altra documentazione equipollente, come la lettera di vettura

Nelle intenzioni del legislatore delegato la norma doveva essere un ulteriore incentivo, soprattutto per il committente, a scegliere la forma scritta per la stipulazione dei contratti sia per rendere la fattispecie contrattuale più certa e trasparente, sia per sottrarsi al pericolo di non riuscire a dimostrare di non aver impartito istruzioni contrarie alla disciplina posta a tutela della sicurezza stradale, qualora il contratto fosse stato concluso in forma orale.

Tra le novità descritte ed introdotte dal d. lgs. n. 286/2005, figurano altre norme di carattere spiccatamente pubblicistico in quanto deputate al «controllo della regolarità amministrativa» della circolazione, che pongono a carico dei soggetti coinvolti nella filiera dell'autotrasporto una serie di obblighi, ed eventuali sanzioni, destinati a garantire la professionalità dell'esercizio di suddetta attività a tutela, principalmente, dello svolgimento delle operazioni di trasporto in condizioni di sicurezza.

In questo senso è da intendersi l'obbligo, posto in capo al vettore dall'art. 12, comma 1, d. lgs. n. 286/2005, di esibire, in sede di revisione annuale dei veicoli adibiti al trasporto di merci *«un certificato dal quale risulti la permanenza dell'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori»*.

È proprio abrogando il sistema tariffario delle forcelle, promuovendo la forma scritta per i contratti e prevedendo un regime sanzionatorio più rigido che il legislatore ha cercato di attuare, mediante il d. lgs. n. 286/2005, la liberalizzazione del settore dell'autotrasporto di merci, nel tentativo di contribuire alla promozione di un mercato libero, dove l'equa concorrenza e la piena autonomia negoziale siano

---

internazionale CMR o il documento di cabotaggio. In caso di mancanza di contratto stipulato in forma scritta, le forze di polizia stradale erano tenute ad esaminare proprio la scheda di trasporto, in cui dovevano essere annotate le eventuali istruzioni riguardo alle modalità di esecuzione della prestazione ed i tempi di resa della merce. Tale documento permetteva, infatti, alle forze di polizia di svolgere le funzioni di controllo sulla regolarità dell'attività di trasporto, a tutela della sicurezza stradale e sociale. Tuttavia, con l'emanazione dell'art. 1, comma 247, l. n. 190/2014 sono stati soppressi *«tutti i riferimenti alla scheda di trasporto contenuti»* nel d. lgs. n. 286/2005. In riferimento alla scheda di trasporto cfr. M. RIGUZZI, *La scheda di trasporto: prime considerazioni in ordine ai contenuti, alla compilazione ed alla conservazione del documento*, in *Dir. trasp.*, 2009, pp. 775 ss.

garantite alle parti senza alcuna discriminazione e dove la sicurezza della circolazione stradale e sociale sia maggiormente garantita dalla connessione con le normative di settore, come il codice della strada, e da regimi sanzionatori ben definiti, volti a combattere il fenomeno dell'abusivismo in ambito di trasporto terrestre.

#### **4.2 La battuta di arresto della riforma di settore: il regime dei «costi minimi di esercizio»**

A seguito dell'emanazione della riforma di settore, era prevista per il legislatore la possibilità di attuare interventi correttivi della stessa, mantenendo inalterati i criteri ed i principi direttivi indicati dalla legge n. 32/2005.

Un primo intervento in tal senso è stato attuato con il d. lgs. n. 214/2008<sup>13</sup>, limitatosi ad integrare alcune delle disposizioni previste dal d. lgs. n. 286/2005 senza modificarne la filosofia di fondo; l'obiettivo principale è stato, infatti, quello di rafforzare il ricorso alla forma scritta nella conclusione del rapporto contrattuale, come primario strumento per supportare la lotta all'abusivismo, il rispetto delle norme poste a tutela della sicurezza e la responsabilizzazione di tutti i soggetti della filiera.

Due sono stati gli interventi correttivi successivamente applicati in materia dal Governo, riconoscendo al primo l'istituzione dei «costi minimi di esercizio» e «costi di sicurezza»: l'art. 83 *bis* del d. l. 25 giugno 2008, n. 112<sup>14</sup>, convertito, con

---

<sup>13</sup> D. lgs. 22 dicembre 2008, n. 214, «*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, recante disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore*», in *G.U.* n. 11 del 15 dicembre 2008.

<sup>14</sup> Recante «*Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria*», in *G.U.* n. 147 del 25 giugno 2008.



modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, ulteriormente modificato da varie disposizioni successive<sup>15</sup>.

I primi, costi minimi di esercizio, dovevano applicarsi ai contratti di trasporto conclusi in forma non scritta, mentre i secondi, più precisamente rubricati «*i costi minimi di esercizio, che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti*», ai contratti stipulati scegliendo la forma scritta, ex art. 6 d. lgs. n. 286/2005.

Questo nuovo sistema di costi, instaurato *ex novo* dall'art. 83 *bis*, d. l. n. 112/2008, fa ben capire come il legislatore abbia compiuto un brusco passo indietro rispetto a quanto attuato con la riforma di settore dell'autotrasporto per mezzo della quale le parti avevano visto restituirsi l'autonomia negoziale di cui non avevano potuto godere successivamente alla l. n. 298/1974, istitutrice delle tariffe a forcella.

Una giustificazione a questa inversione di rotta, che torna a limitare fortemente l'autonomia contrattuale delle parti coinvolte nel contratto di trasporto, è ravvisabile nelle gravi conseguenze della crisi economica globale che si era abbattuta sul settore dell'autotrasporto; la liberalizzazione del corrispettivo attuata mediante il d. lgs. n. 286/2005 non è stata idonea a preservare il mercato dall'eccesso di concorrenza causata da un aumento della domanda rispetto all'offerta, pertanto, un intervento correttivo era auspicabile quanto prima per non aggravare la crisi economico-aziendale di un settore già precariamente stabile come quello del trasporto terrestre.

Il secondo intervento correttivo, contenuto nella l. 4 agosto 2010, n. 127<sup>16</sup>, di conversione, con modificazioni, del d. l. 6 luglio 2010, n. 103 ha modificato significativamente l'art. 83 *bis* del d. l. n. 112/2008, in ordine alle modalità di

---

<sup>15</sup> Sull'ambito di applicazione dell'art. 83 *bis* si veda M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulle nuove norme relative alla tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 2009, pp. 35 ss.

<sup>16</sup> In *G.U.* n. 186 dell'11 agosto 2010.

determinazione del corrispettivo nei contratti stipulati in forma scritta, integrando e modificando anche alcune disposizioni del d. lgs. n. 286/2005<sup>17</sup>.

L'introduzione dell'art. 83 *bis*, ad opera del d. l. n. 112/2008, era giustificato dal contesto di forte crisi economica in cui il settore si è trovato ad operare a seguito della riforma del 2005: un mercato caratterizzato da forti fluttuazioni dei prezzi del carburante e da condizioni contrattuali imposte dai committenti ai vettori comportando per questi ultimi una forte penalizzazione, a livello tariffario, che si ripercuoteva nei costi di sostentamento dell'esecuzione della prestazione e nel non essere in grado di sostenere l'aumento dei costi di esercizio, determinato principalmente dalle oscillazioni del prezzo del gasolio<sup>18</sup>.

Nel tentativo di regolare questo fenomeno e tutelare le imprese vettoriali dalle ripercussioni che l'andamento altalenante del prezzo del carburante aveva sui loro margini di utile, già esigui, viene introdotto l'articolo 83 *bis* deputato a regolare, nuovamente, la determinazione del corrispettivo nel contratto di autotrasporto di cose in conto terzi sottraendo alle parti quell'autonomia negoziale che gli era stata restituita con il d. lgs. n. 286/2005.

L'articolo in argomento istituiva quindi un doppio regime di determinazione del prezzo, a seconda del fatto che il contratto fosse stato stipulato in forma orale o in forma scritta.

Nel primo caso, quindi nei contratti di trasporto conclusi oralmente, ed in quelli conclusi in forma scritta a cui mancassero però uno degli elementi essenziali sanciti dall'art. 6 del d. lgs. n. 286/2005, nel determinare il corrispettivo per

---

<sup>17</sup> Sono state introdotte nuove disposizioni su determinati aspetti del rapporto contrattuale tra mittente, vettore ed eventuali sub-vettori, quali ad esempio i tempi di attesa del vettore per le operazioni di carico e scarico dei veicoli e l'introduzione della possibilità dell'azione diretta per i crediti del sub-vettore verso il committente del trasporto.

<sup>18</sup> Per ulteriori approfondimenti del provvedimento normativo in questione, si rinvia a N. CALLIPARI, *Il contratto di autotrasporto di merci per conto terzi*, op. cit., pp. 139 ss.; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, op. cit., pp. 237 ss.; S. ZUNARELLI – A. ROMAGNOLI – A. CLARONI, *Diritto pubblico dei trasporti*, op. cit., pp. 162 ss.; S. FADDA, *Il contratto di autotrasporto di cose*, in *I contratti di impresa*, a cura di A. Di Amato, Milano, 2020, pp. 655 ss.

l'esecuzione della prestazione si doveva obbligatoriamente tenere in conto il costo teorico del carburante, che sarebbe stato sostenuto dal vettore, sulla base dell'applicazione dei parametri stabiliti, con cadenza mensile, dall'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto.

Quest'ultimo era un organo della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica<sup>19</sup> che a partire dal 2 novembre 2011 iniziò a pubblicare, mensilmente, sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le tabelle relative ai costi minimi di esercizio delle imprese di autotrasporto per conto di terzi<sup>20</sup>, sulla base del costo medio del carburante per chilometro di percorrenza, diversificato a seconda della tipologia del veicolo<sup>21</sup>.

Per i contratti non stipulati in forma scritta il prezzo della prestazione di trasporto doveva, quindi, essere calcolato partendo dal costo del gasolio, stabilito tenendo conto dei chilometri di percorrenza e del veicolo utilizzato, a cui si doveva aggiungere una somma pari alla quota dei costi di esercizio dell'impresa diversi dal costo del carburante<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> La Consulta, istituita con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 6 febbraio 2003 e regolata dal d. lgs. 21 novembre 2005, n. 284, è stata successivamente soppressa per mezzo dell'art. 12, comma 20, d. l. 6 luglio 2012, n. 95, come modificato dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 135. Si rinvia a G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, op. cit., p. 124 (nota 17).

<sup>20</sup> Queste tabelle erano divise in due categorie: da un lato quelle riferite alle imprese di autotrasporto in conto terzi, e dall'altro quelle riferite ai «costi minimi di esercizio, che garantiscono il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti, calcolati con riferimento all'impresa di autotrasporto per conto di terzi che effettui attività di subvezione per conto di altro vettore così come definito dall'art. 2 del d. lgs. n. 286/2005 senza vincoli e limiti di esercizio (commi 4 e 4 bis l. 133/2008)». Per maggiori approfondimenti si veda G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, op. cit., p. 124 (nota 18).

<sup>21</sup> L'Osservatorio era tenuto alla pubblicazione dei dati relativi all'incidenza percentuale del costo del carburante sui costi complessivi di esercizio delle imprese di trasporto due volte all'anno, il 15 giugno ed il 15 dicembre, ex art. 83 bis, comma 2.

<sup>22</sup> È bene specificare che i costi minimi erano, quindi, calcolati sulla base di due parametri: 1) il costo del carburante, differente a seconda della tipologia di veicolo utilizzato e della fascia chilometrica di percorrenza, calcolato dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, di cui all'art. 9 del d. lgs. n. 286/2005, sulla base dei dati forniti, mensilmente, dal Ministero dello sviluppo economico e pubblicato con specifiche tabelle; 2) i «costi di esercizio», diversi dal carburante, di un'impresa di autotrasporto per conto terzi, in grado di incidere sulla sicurezza della circolazione stradale, come ad

La *ratio* della norma è ravvisabile nel principio secondo il quale il prezzo del trasporto di merci doveva essere in grado di coprire almeno i costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto, stabiliti ufficialmente dall'Osservatorio prima, e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti poi, a seguito della sua soppressione, in un'ottica di mantenimento di equilibrio tra domanda e offerta del settore, al fine di tutelare i vettori dalle continue fluttuazioni del costo del carburante e da una concorrenza fin troppo serrata tra le imprese, che li avrebbe potuti portare ad accettare contratti con minimi tariffari inferiori al livello minimo di sostenibilità economica per l'impresa.

Qualora il corrispettivo pagato al vettore, nella parte relativa ai costi diversi dal carburante, fosse risultato inferiore alla quota fissata dall'Osservatorio (o dal Ministero), avrebbe comportato la facoltà per il vettore di pretendere dal mittente il pagamento della differenza tra l'importo dovuto e quanto effettivamente percepito e fatturato dall'impresa di trasporto.

L'azione del vettore per il recupero del proprio credito era soggetta, secondo il comma 8 dell'art. 83 *bis*, ad un termine di prescrizione di cinque anni, decorrente a partire dal completamento della prestazione oggetto del contratto e sempre per i contratti non conclusi in forma scritta, piuttosto che al regime prescrizione annuale previsto dall'art. 2951 c.c.; il mittente era tenuto a pagare la differenza pretesa dal vettore entro quindici giorni<sup>23</sup>.

Con riferimento, invece, ai corrispettivi determinati nei contratti conclusi in forma scritta il sistema da applicare era diverso, ma prevedeva ad ogni modo il principio per il quale l'importo deciso dalle parti non poteva essere inferiore a

---

esempio il costo del personale, retributivo e contributivo, il costo dell'assicurazione dei veicoli, il costo per eventuali riparazioni e manutenzione degli stessi ed il costo dei pedaggi autostradali.

<sup>23</sup> Per una più approfondita disamina dell'argomento, si rimanda a S. FADDA, *Il contratto di autotrasporto di cose*, *op. cit.*, pp. 671 ss.; G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, *op. cit.*, pp. 127 ss.

limiti tariffari ben precisi detti «costi minimi di sicurezza», idonei a garantire il rispetto dei parametri di sicurezza previsti dalla legge.

A tal proposito, l'art. 83 *bis*, al comma 4 sanciva che «*al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi (...) l'importo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio, che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti*»: la limitazione dell'autonomia contrattuale delle parti si traduceva in una soglia minima al di sotto della quale le parti non potevano scendere nel determinare il prezzo a favore dell'impresa vettoriale.

Tali costi minimi avrebbero dovuto essere determinati: 1) nell'ambito di accordi volontari di settore stipulati tra le organizzazioni associative dei vettori, rappresentate nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, e quelle rappresentative della committenza; 2) dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto che, nell'eventualità in cui non si fossero raggiunti gli accordi volontari di settore entro il termine dei nove mesi previsti dalla l. n. 127/2010<sup>24</sup>, sarebbe dovuto intervenire in sostituzione e determinare i costi minimi entro l'ulteriore termine di trenta giorni successivi; 3) se anche questo secondo termine fosse decorso inutilmente, ai contratti stipulati in forma scritta si sarebbe applicata la disciplina prevista dai commi 6 e 7 dell'art. 83 *bis*, valevole per i contratti non conclusi in forma scritta.

Non avendo trovato attuazione i parametri di determinazione dei costi minimi previsti dal punto 1 e 2 sopra indicati, a partire dal 13 giugno 2011 anche ai contratti conclusi in forma scritta sono stati applicati i costi minimi determinati per i contratti non stipulati in forma scritta.

---

<sup>24</sup> In merito a suddetta legge, si veda M. RIGUZZI, *La L. 4 agosto 2010 n. 127: prime riflessioni sui profili innovativi e sugli elementi qualificanti della nuova disciplina sull'autotrasporto di cose*, in *Dir. trasp.*, 2011, pp. 111 ss.

Stabilendo un limite invalicabile che l'autonomia negoziale non poteva oltrepassare, il legislatore intendeva garantire che tutte le operazioni di trasporto si svolgessero nel rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale e, che il corrispettivo convenuto a favore dell'impresa di autotrasporto non fosse in violazione di parametri di sicurezza indispensabili per il corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di cose.

Se dalla fattura dell'impresa vettoriale fosse risultato un prezzo inferiore ai costi minimi di sicurezza fissati, in base ai commi 4 e 4 *bis*, il vettore poteva promuovere azione contro il mittente per ottenere la differenza di prezzo dovuta, azione che, a differenza di quella possibile nell'ambito dei contratti non conclusi in forma scritta, aveva un termine di prescrizione annuale, decorrente dal giorno del trasporto<sup>25</sup>.

#### **4.3 Pronunce e segnalazioni in ordine alla natura «anticoncorrenziale» dei «costi minimi di esercizio»**

L'iter legislativo del sistema dei costi minimi di esercizio e di sicurezza è apparso, sin da subito, travagliato e controverso, come è possibile rilevare dai giudizi degli stessi operatori del settore, ed è sfociato in ultimo nella loro abrogazione ad opera della legge di stabilità del 2015.

L'AGCM, intervenuta in materia, si è pronunciata con tre differenti pareri volti ad evidenziare l'inidoneità della natura dei costi minimi in rapporto alla garanzia di un'equa concorrenza.

La prima segnalazione risale al 15 luglio 2010<sup>26</sup> per mezzo della quale l'Autorità obiettava che l'imposizione di minimi tariffari, seppur da parte di accordi volontari di settore al fine di garantire tutela della sicurezza stradale, non

---

<sup>25</sup> In merito si veda G. BENELLI, *op. ult. cit.*, pp. 134 ss.

<sup>26</sup> Cfr. Segnalazione AS 723 – *Disposizioni in materia di autotrasporto*, in *Boll.* n. 27/10.

sarebbe stato uno strumento idoneo a garantire la qualità e la sicurezza del servizio ma piuttosto volto a garantire condizioni che fruissero redditività anche ad imprese inefficienti.

Chiedendo, quindi, l'adozione di «*misure più coerenti con i principi della concorrenza*» l'Autorità ha statuito una seconda segnalazione nel novembre del 2011<sup>27</sup> in cui ribadiva quanto dichiarato nella prima e palesava i contrasti tra la disciplina dei costi minimi e le disposizioni poste dall'art. 3 del d. l. 13 agosto 2011, n. 138, convertito il l. 14 settembre 2011, n. 148<sup>28</sup>: quest'ultimo prevedeva l'abrogazione di tutte le norme ree di creare restrizioni anticoncorrenziali all'accesso e all'esercizio di attività economiche, come l'imposizione di prezzi minimi, cosa che si rifletteva, senza dubbio, nell'imposizione del rispetto dei costi minimi.

L'ultimo parere dell'Autorità *antitrust* risale al 5 marzo 2012<sup>29</sup>, nel quale passa in rassegna le determinazioni adottate dall'Osservatorio nel 2011<sup>30</sup> ed il decreto dirigenziale 22 novembre 2011 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per mezzo dei quali erano stati pubblicati i costi minimi, ritenendo queste disposizioni «*in contrasto con principi e disposizioni di tutela della concorrenza, a livello nazionale e comunitario*» avendo previsto «*un'artificiosa fissazione di prezzi minimi per le attività di autotrasporto che, senza offrire alcuna fondata parametrizzazione a istanze di sicurezza proprie della circolazione stradale, corrispondono di fatto all'introduzione di tariffe obbligatorie sull'intero territorio nazionale, con significativi effetti anche rispetto al commercio tra Stati membri dell'Unione Europea*».

---

<sup>27</sup> Cfr. Segnalazione AS 885 – *Disposizioni in materia di autotrasporto*, in *Boll.* n. 47/11.

<sup>28</sup> In *G.U.* n. 216 del 16 settembre 2011.

<sup>29</sup> Cfr. Segnalazione AS 913 – *Disposizioni in materia di autotrasporto*, in *Boll.* n. 8/12.

<sup>30</sup> Più precisamente le determinazioni adottate in data 2 novembre 2011, 14 dicembre 2011 e 21 dicembre 2011.

Secondo l'AGCM, l'introduzione dei costi minimi, oltre a limitare l'autonomia contrattuale delle parti, comportava una forte restrizione del gioco della concorrenza sul mercato, comportando, di fatto, «*un regime amministrato dei prezzi estremamente pervasivo*» che si poneva in contrasto ai principi fondamentali della disciplina comunitaria e che, in quanto tale, andava disapplicata.

L'Autorità invitava, infatti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a revocare gli atti emanati a tale fine ed a ripristinare «*corrette dinamiche concorrenziali rispetto alle attività di autotrasporto di merci per conto terzi*»<sup>31</sup>.

Il Ministero, chiamato in causa, si difese dalle accuse avanzate dall'ACGM evidenziando come la situazione che aveva colpito il settore dell'autotrasporto merci avesse costretto i pubblici poteri ad adottare decisioni in tal senso: l'impresa vettoriale era sempre più colpita dalla debolezza contrattuale, rispetto alle imprese di committenza, dovuta proprio alle carenze strutturali che caratterizzavano sempre di più il lato dell'offerta, facendone derivare un intervento che intendeva tutelare un interesse pubblico e non assicurare maggiore profitto agli autotrasportatori.

In riferimento alla questione della presunta anticoncorrenzialità dei costi minimi, è importante la pronuncia del Tar del Lazio n. 2721/2013<sup>32</sup>, in ordine al ricorso presentato da Confindustria, e da varie federazioni ed associazioni ad essa aderenti, in merito alla compatibilità dell'art. 83 *bis* con la disciplina comunitaria relativa alla concorrenza e alla libera circolazione delle imprese, nonché alla libertà di stabilimento e libera prestazione di servizi.

---

<sup>31</sup> Cfr., sul punto, G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, op. cit., pp. 163 ss.

<sup>32</sup> Tar Lazio 15 marzo 2013, n. 2721, in *Giur. merito*, 2013, p. 1394, con nota di R. CIFARELLI, *L'autotrasporto di merci per conto terzi tra costi minimi e concorrenza*.



Il legislatore italiano, infatti, con la normativa censurata avrebbe equiparato la disciplina dei contratti di trasporto scritti e verbali, causando un «sistema di tariffe unitario» in contrasto con gli artt. 4 TUE e 101 TFUE.

Ciò che le parti lamentavano, principalmente, era la mancanza di correlazione tra l'applicazione dei costi minimi di esercizio e la salvaguardia della sicurezza stradale: quest'ultima sarebbe stata maggiormente tutelata mediante l'introduzione di misure *ad hoc* sulla modalità di prestazione del servizio, piuttosto che con la fissazione di minimi tariffari.

Il Tribunale amministrativo non si è pronunciato sulle questioni oggetto del ricorso, ma ha optato per il rinvio pregiudiziale *ex art.* 267 TFUE alla Corte di giustizia, ponendo a quest'ultima tre specifici quesiti<sup>33</sup>:

- 1) *«se la tutela della libertà di concorrenza, della libera circolazione delle imprese, della libertà di stabilimento e di prestazione dei servizi (di cui agli artt. 4 (3) TUE, 101 TFUE, 49, 56, e 96 TFUE) sia compatibile, ed in che misura, con disposizioni nazionali degli Stati membri dell'Unione prescrittive di costi minimi di esercizio nel settore dell'autotrasporto, implicanti fissazione eteronoma di un elemento costitutivo del corrispettivo del servizio e, quindi, del prezzo contrattuale»;*
- 2) *«se, ed a quali condizioni, limitazioni dei principi citati siano giustificabili in relazione ad esigenze di salvaguardia dell'interesse pubblico alla sicurezza della circolazione stradale e se, in detta prospettiva funzionale, possa trovare collocazione la fissazione di costi minimi di esercizio secondo*

---

<sup>33</sup> Il Tar del Lazio si era espresso affermando che potesse configurarsi una violazione del diritto della concorrenza *«considerata la particolare importanza del prezzo come strumento di competizione concorrenziale fra le imprese»*, ribadendo, inoltre, come la normativa comunitaria vieti *«espressamente ad uno Stato membro di imporre prezzi e condizioni nel settore dei trasporti idonei a determinare un sistema di protezione per determinate imprese (art. 96 TFUE)»*. Per maggiori approfondimenti in merito all'ordinanza del Tar Lazio si veda M. RIGUZZI – P. CARMAGNANI, *Manuale del diritto dei trasporti, op. cit.*, pp. 112 ss.

*quanto previsto dalla disciplina di cui all'art. 83 bis del d. l. n. 112/2008 e successive modificazioni ed integrazioni»;*

- 3) *«se la determinazione dei costi minimi di esercizio, nell'ottica menzionata, possa poi essere rimessa ad accordi volontari delle categorie di operatori interessate e, in subordine, ad organismi la cui composizione è caratterizzata da una forte presenza di soggetti rappresentativi degli operatori economici privati di settore, in assenza di criteri predeterminati a livello legislativo».*

#### **4.4 La sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea del 4 settembre 2014 nelle cause riunite C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13, e C-208/13**

La sentenza della Corte di giustizia era molto attesa da quanti operavano nel settore, i quali speravano si apportasse finalmente chiarezza all'annosa questione messa ripetutamente in dubbio.

La Corte si è pronunciata con sentenza del 4 settembre 2014, cause riunite da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13, e C-208/13, che ha stabilito: *«l'articolo 101 TFUE<sup>34</sup>, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, quale quella controversa nei procedimenti principali, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati»<sup>35</sup>*, individuando quindi

---

<sup>34</sup> L'articolo 101 TFUE dispone che *«sono incompatibili con il mercato comune e vietati tutti gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni di imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto e per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune».*

<sup>35</sup> C. giust. Ue 4 settembre 2014, in cause riunite da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13, e C-208/13, *API c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2015, pp. 155 ss., con

un'incompatibilità della determinazione dei costi minimi con la normativa comunitaria.

La Corte ha tenuto a precisare, in primo luogo, come l'art. 101 TFUE, nonostante non sia diretto alle disposizioni legislative emanate dagli Stati membri ma piuttosto alla condotta delle imprese, se letto in combinato disposto con l'art. 4, par. 3, TUE, imponga un dovere di collaborazione tra l'Unione Europea ed i singoli Stati, statuendo che questi ultimi non possono adottare provvedimenti idonei a limitare il gioco della concorrenza o ad eliminare l'effetto utile delle norme poste a tutela della concorrenza e destinate alle imprese<sup>36</sup>, in caso contrario si avrebbe, infatti, violazione della disciplina *antitrust* dell'Unione Europea.

È passata poi ad analizzare la composizione dell'organo preposto alla determinazione dei costi minimi, l'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto<sup>37</sup>, asserendo che «è da considerarsi un'associazione di imprese ai sensi dell'art. 101 TFUE quando adotta decisioni che determinano i costi minimi d'esercizio per l'autotrasporto quali quelle in parola»<sup>38</sup>, proseguendo «che la determinazione di costi minimi d'esercizio, resi obbligatori da una normativa nazionale quale quella di cui trattasi nei procedimenti principali, impedendo alle imprese di fissare tariffe inferiori a tali costi, equivale alla determinazione orizzontale di tariffe minime imposte»<sup>39</sup>.

---

nota di P. CARMAGNANI, *Sulla non compatibilità dei costi minimi ex art. 83 bis d. l. 112/2008 con la normativa comunitaria*.

<sup>36</sup> Si rinvia a S. FADDA, *Il contratto di autotrasporto di cose, op. cit.*, pp. 674 ss.

<sup>37</sup> L'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto, istituito con d. lgs. n. 284/2005, era un organo della Consulta generale per l'autotrasporto e si componeva di dieci membri, scelti dal Presidente della Consulta tra i membri dell'Assemblea che avessero specifiche competenze in materie statistiche ed economiche. Nel periodo della determinazione dei costi minimi oggetto del ricorso al Tar del Lazio, la CGUE evidenzia che dei dieci membri dell'Osservatorio, soltanto due erano rappresentanti di amministrazioni statali, mentre i restanti otto erano componenti delle associazioni di categoria che agivano proprio «in rappresentanza» dell'associazione o dell'impresa di appartenenza, e non di interessi pubblici.

<sup>38</sup> Cfr. paragrafo 41 sentenza CGUE 4 settembre 2014.

<sup>39</sup> Cfr. paragrafo 43 sentenza CGUE 4 settembre 2014.

Per concludere, la CGUE parte dal presupposto che *«un'intesa che si estenda a tutto il territorio di uno Stato membro ha, per sua natura, l'effetto di consolidare la compartimentazione nazionale, ostacolando così l'integrazione economica voluta dal Trattato FUE»*<sup>40</sup> e che quindi *«occorre dichiarare che la determinazione dei costi minimi d'esercizio per l'autotrasporto, resa obbligatoria da una normativa nazionale quale quella controversa nei procedimenti principali, è idonea a restringere il gioco della concorrenza nel mercato interno»*<sup>41</sup>.

La CGUE quindi, pur mostrando la sua contrarietà a quanto messo in atto dall'ordinamento interno italiano, poiché restrigente la libera concorrenza, nella sua decisione si è limitata a sancire la contrarietà dell'art. 83 *bis* con l'art. 101 TFUE per la mancanza di rappresentanti dei pubblici poteri all'interno della composizione dell'organo deputato a fissare i costi minimi oggetto della trattazione, l'Osservatorio sull'attività dell'autotrasporto per l'appunto, non statuendo invece la contrarietà del sistema stesso dei costi minimi di esercizio.

Dal complesso della sentenza della CGUE si può pertanto evincere che questi ultimi siano veri e propri prezzi, e che in quanto tali limitino la concorrenza e non costituiscano idoneo presidio della sicurezza della circolazione stradale, desumendone, al di là della parte dispositiva, che la contrarietà della norma di cui all'art. 83 *bis* ai principi comunitari, sopra enunciati, è basata sul principio per il quale *«la determinazione dei costi minimi non può essere giustificata da un obiettivo legittimo»* che per essere attuato comporti il restringimento della libera concorrenza.

Questo significa che, secondo quanto dichiarato dalla Corte, se il legislatore italiano avesse posto un obiettivo che sarebbe invece risultato idoneo a giustificare il restringimento dei prezzi, il sistema dei costi minimi sarebbe stato dichiarato compatibile con la normativa comunitaria e quindi legittimo, benché

---

<sup>40</sup> Cfr. paragrafo 44 sentenza CGUE 4 settembre 2014.

<sup>41</sup> Cfr. paragrafo 45 sentenza CGUE 4 settembre 2014.

potenzialmente restrittivo della concorrenza; l'art. 101 TFUE prevede, infatti, la possibilità di apportare una limitazione al principio della libera concorrenza alla luce di plausibili e meritevoli scopi di carattere pubblicistico.

È opportuno sottolineare che la maggioranza della giurisprudenza di merito, all'interno del nostro ordinamento, si è pronunciata a conferma della medesima conclusione arrivando a dichiarare come *«la Corte di Giustizia UE abbia affermato un principio di carattere generale, che, pertanto, riguarda non soltanto le tabelle pubblicate dall'Osservatorio sull'Autotrasporto (vigenti nei casi esaminati dalla Corte di Giustizia UE) fino all'agosto 2012, ma anche quelle fissate, successivamente, dal Ministero dei Trasporti»*<sup>42</sup>.

Va, ad ogni modo, riconosciuto al Tar del Lazio di aver richiamato l'attenzione, non solo della Corte di giustizia, ma anche del legislatore italiano e degli interpreti, sulla questione tanto discussa e mai risolta della ricerca di un equilibrio tra l'intervento pubblico, idoneo a regolare il mercato sotto il profilo della concorrenza, la libertà economica e l'esigenza di tutelare necessità sociali quali la sicurezza della circolazione stradale.

#### **4.5 Sospetti elementi di incostituzionalità nel regime dei costi minimi**

Oltre alla CGUE, anche la Corte Costituzionale è stata chiamata a pronunciarsi sulla *vexata quaestio*, in ordine a profili di sospetta illegittimità costituzionale dell'art. 83 *bis*.

Il Tribunale di Trento, con ordinanza del 26 luglio 2013 aveva sollevato dubbi di legittimità costituzionale dell'art. 83 *bis* in violazione dell'art. 3 cost., in

---

<sup>42</sup> Ordinanza del Tribunale di Salerno del 12 novembre 2014; per ulteriori pronunce del medesimo avviso, si vedano: ordinanza del Tribunale di Mantova del 2 ottobre 2014, ordinanze emesse dal Tribunale di Parma rispettivamente del 26 novembre 2014 e del 15 dicembre 2014, ordinanza Tribunale di Milano del 2 febbraio 2015, ed ancora sentenza del Tribunale di Ravenna n. 425/2015 in cui il Giudice afferma che la CGUE ha concluso che *«la determinazione dei costi minimi d'esercizio non può essere giustificata da un obiettivo legittimo»*.

riferimento alla diversa disciplina applicata ai contratti stipulati in forma scritta rispetto a quella dei contratti conclusi verbalmente, in quanto non troverebbe giustificazione nella diversa modalità di conclusione del contratto.

Secondo il Giudice di Trento non risultano giustificati i differenti termini di prescrizione tra le due fattispecie, né tantomeno la diversa disciplina della quantificazione del corrispettivo, in riferimento, anzi, a quest'ultimo punto la disposizione non sembra idonea a tutelare né la posizione contrattuale del vettore, né la sicurezza della circolazione stradale.

Anche il Tribunale di Lucca, con ordinanza del 12 febbraio 2013<sup>43</sup>, ha rilevato profili di illegittimità per contrasto con gli artt. 3 e 41 cost. relativamente alla parte dell'art. 83 *bis* d. l. n. 112/2008 che introduceva costi minimi per i trasporti sul territorio nazionale.

Nello specifico, l'art. 41 Cost. sancisce come fondamentale principio di libertà quello dell'iniziativa economica, stabilendone poi, al secondo comma, i possibili fattori limitativi quali la tutela dell'utilità sociale, l'assenza di pregiudizio alla sicurezza, alla libertà ed alla dignità umana: essendo questi gli unici fini che giustificano la compressione legislativa della situazione giuridica di vantaggio garantita dalla Carta costituzionale.

Si tratta, pertanto, di comprendere se nel caso in oggetto la libertà di iniziativa economica, di cui la libertà di concorrenza risulta la massima espressione, si ponga in contrasto con i beni costituzionali che ne costituiscono legittima limitazione.

Il legislatore, nel rubricare l'art. 83 *bis*, d. l. n. 112/2008, ha espressamente qualificato il suo intervento come mirato a tutelare la sicurezza stradale, finalizzando il sistema previsto a garantire agli autotrasportatori il recupero dei costi minimi, inclusi i costi riferibili alla sicurezza: *«a sorreggere l'intervento legislativo parrebbe dunque un sillogismo simile al seguente: se è garantito,*

---

<sup>43</sup> Cfr. Trib. Lucca 12 febbraio 2013, in *Foro it.*, 2013, I, pp. 2643 ss., con nota di A. PALMIERI, *Autotrasporto: dubbi sulla tenuta costituzionale del nuovo sistema tariffario.*

*attraverso una tariffa minima, il recupero dei costi di sicurezza, allora è ugualmente garantita la sicurezza stradale (...), perché sarebbe assicurata – all’unisono – la piena capacità (psicofisica) degli autisti e l’efficienza dei mezzi di trasporto»<sup>44</sup>.*

La norma in esame si rivela, tuttavia, in una situazione di difficile conciliabilità con molteplici parametri costituzionali.

Non si discute che la sicurezza stradale sia un bene costituzionalmente apprezzabile e riconducibile all’art. 41, comma 2, cost.; il problema è che tale sicurezza non sembra essere garantita in tal modo, ma piuttosto lo sarebbe mediante il rispetto di altre disposizioni legislative, presenti nel codice della strada e nella normativa sulla sicurezza sul lavoro.

La prospettiva sembrerebbe, pertanto, da rovesciare: non è l’esistenza di tariffe minime a garantire il rispetto delle disposizioni in tema di sicurezza stradale, quanto piuttosto il rispetto di queste ultime, come, ad esempio, quelle statuite in materia di formazione dei conducenti, di pause e riposi dai tempi di guida, del controllo tecnico degli autoveicoli, e ancora quelle concernenti la durata massima settimanale del lavoro; tutte disposizioni, queste, integrate da un sistema di responsabilità, da periodici controlli ed eventuali sanzioni laddove necessarie.

In merito, invece, al contrasto del discusso art. 83 *bis* con l’art. 3 cost., il Tribunale di Lucca, nello specifico, riteneva di trovarsi di fronte ad una situazione di disuguaglianza data dal fatto che quanto stabilito dall’art. 83 *bis* fosse applicabile a tutte le imprese esercenti autotrasporto merci su strada in territorio nazionale, ma non ai trasporti di cabotaggio effettuati in territorio italiano da imprese di trasporto con sede in altro Stato: comportando così una discriminazione nei confronti degli autotrasportatori stabiliti in Italia e tenuti al rispetto di un prezzo

---

<sup>44</sup> Così, L. VIGNUDELLI, *Il trasporto di merci su strada: profili di contrasto fra normativa di settore, normativa comunitaria e Costituzione*, in *Corr. giur.*, 2016, pp. 516 ss.

minimo che non si applica, di contro, ai trasporti eseguiti in regime di cabotaggio sul medesimo territorio<sup>45</sup>.

La Corte cost. con ordinanza n. 80/2015<sup>46</sup>, che giunge dopo la modifica dell'art. 83 *bis* apportata dalla legge n. 190/2014 e dopo la pronuncia della CGUE del settembre 2014, ha dichiarato «*inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell'art. 83 bis, comma 8, del d. l. 25 giugno 2008, n. 112 (...) sollevata, in riferimento all'art. 3 della Costituzione, dal Tribunale ordinario di Trento (...)*», ordinando, allo stesso tempo, «*relativamente alle altre questioni, la restituzione degli atti al Tribunale ordinario di Trento e al Tribunale ordinario di Lucca*».

La dichiarazione di inammissibilità della questione relativa alla disparità di trattamento in relazione alla disciplina della prescrizione, in riferimento all'art. 3 cost., è stata ritenuta tale per difetto di motivazione dell'ordinanza di rimessione.

Secondo l'orientamento della Corte cost. «*i principi enunciati dalla Corte di Giustizia, riguardo a norme oggetto di giudizio di legittimità costituzionale, si inseriscono direttamente nell'ordinamento interno con il valore di ius superveniens, condizionando e determinando i limiti in cui quelle norme conservano efficacia e devono essere applicate anche da parte del giudice a quo*» proseguendo che «*spetta ai rimettenti valutare l'incidenza della pronuncia della Corte di Giustizia nonché delle modifiche normative sopravvenute sulla decisione del giudizio sottoposto al loro esame e sulla persistente rilevanza della questione di legittimità costituzionale*», la Corte dispone così la restituzione degli atti ai giudici rimettenti per un nuovo esame della non manifesta infondatezza della questione alla luce dello *ius superveniens*, non pronunciandosi, di fatto,

---

<sup>45</sup> In riferimento al cabotaggio stradale di merci, cfr. *infra*, cap. VI, par. 6.2.

<sup>46</sup> Corte cost. 13 maggio 2015, n. 80, in *Dejure Giuffrè*. In merito, si veda il commento di L. VIGNUDELLI, *Il trasporto di merci su strada: profili di contrasto fra normativa di settore, normativa comunitaria e Costituzione*, op. cit., pp. 516 ss.



sull'effettiva portata della decisione della Corte di giustizia e non apportando alcuna sostanziale variazione al quadro normativo preesistente.

La Corte Costituzionale, pur non pronunciandosi sulla reale ed effettiva portata della decisione della CGUE, nelle motivazioni della sua ordinanza ne richiama però alcuni passaggi chiave, osservando che *«pur essendovi tra le finalità perseguite da tale normativa quella della tutela della sicurezza stradale la quale costituisce un obiettivo legittimo astrattamente in grado di giustificare detta normativa, la Corte di Giustizia ha ritenuto che essa “vada al di là del necessario”<sup>47</sup>, non permettendo al vettore di provare che esso, benché offra prezzi inferiori alle tariffe minime, si conforma alle disposizioni in materia di sicurezza»*, e che *«la Corte di Lussemburgo ha affermato, inoltre, che detta normativa “si limita a prendere in considerazione, in maniera generica, la tutela della sicurezza stradale, senza stabilire alcun nesso tra i costi minimi d'esercizio e il rafforzamento della sicurezza stradale”<sup>48</sup> e che, conseguentemente, “la determinazione dei costi minimi d'esercizio non può essere giustificata da un obiettivo legittimo”<sup>49</sup>»<sup>50</sup>.*

#### **4.6 L'intervento sulla scena della legge di stabilità del 2015**

La disciplina dei costi minimi d'esercizio è stata definitivamente abrogata mediante la l. n. 190/2014, la cosiddetta legge di stabilità del 2015<sup>51</sup>, la quale, in

---

<sup>47</sup> Cfr. paragrafo 55 sentenza CGUE 4 settembre 2014.

<sup>48</sup> Cfr. paragrafo 52 sentenza CGUE 4 settembre 2014.

<sup>49</sup> Cfr. paragrafo 57 sentenza CGUE 4 settembre 2014. In argomento, si rinvia a S. FADDA, *Il contratto di autotrasporto di cose*, op. cit., pp. 680 ss.

<sup>50</sup> In giurisprudenza, a seguito dell'ordinanza della Corte cost. n. 80/2015, Trib. Reggio Emilia, 20 maggio 2015, n. 763, in *Dir. trasp.*, 2016, pp. 877 ss., con nota di G. BENELLI, *La difficile sopravvivenza dei costi minimi «miniseriali»*.

<sup>51</sup> Per una più ampia disamina della riforma attuata con la l. n. 190/2014 cfr. M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 2015, pp. 355 ss.; A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)*, in *Dir. mar.*, 2015, pp. 69 ss.

definitiva, rivoluziona il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi, i commi dal 247 al 250 dell'art. 1, modificano ed integrano il d. lgs. n. 286/2005 e l'art. 83 *bis* del d. l. n. 112/2008.

L'art. 1, comma 248, della suddetta legge, innova radicalmente la disciplina dell'art. 83 *bis*, d. l. n. 112/2008, in riferimento al sistema dei costi minimi.

Esso abroga infatti i primi tre commi dell'articolo sopra citato, nei quali era stabilita la competenza dell'Osservatorio ad elaborare i costi minimi per i contratti non conclusi in forma scritta, *ex art. 6*, d. lgs. n. 286/2005, abroga anche i commi da 6 a 11 dello stesso articolo, all'interno dei quali si disciplinavano i costi minimi applicabili ai contratti non scritti, e sostituisce in modo totale i commi 4, 4 *bis*, 4 *ter*, 4 *quater*, 4 *quinqües*, nei quali si profilava la disciplina dei costi minimi da applicare ai contratti conclusi in forma scritta ai sensi dell'art. 6 del d. lgs. n. 286/2005.

Il nuovo comma 4 dell'art. 83 *bis*, a seguito dell'intervento della legge di stabilità del 2015, assume una nuova univoca formulazione: *«nel contratto di trasporto, anche stipulato in forma non scritta, di cui all'art. 6 del decreto legislativo 21.11.2005, n. 286, e successive modificazioni, i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale»*.

Assunto, pertanto, che le parti sono nuovamente libere di determinare autonomamente il corrispettivo del contratto di trasporto dal 1° gennaio 2015, data in cui è entrata ufficialmente in vigore la l. n. 190/2014, esse non possono ad ogni modo prescindere dal rispetto dei «principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale» nella determinazione del corrispettivo.

Con riguardo alle variazioni di costo del gasolio, questione tenuta in gran considerazione nel procedimento concernente l'emanazione dei costi minimi, il comma 5 del riformato art. 83 *bis* conferma il *fuel surcharge*, consistente nell'adattamento automatico del corrispettivo delle prestazioni di autotrasporto

alle variazioni del costo del gasolio, ed introduce il *toll surcharge*: l'adeguamento automatico alle variazioni delle tariffe autostradali<sup>52</sup>.

Cessato, pertanto, il sistema previgente deputato a stabilire che l'importo a favore del vettore doveva consentire, almeno, la copertura dei costi minimi di esercizio, e garantire il rispetto dei parametri di sicurezza previsti, la disciplina legislativa in materia sembra tendere verso l'obiettivo della «sicurezza stradale e sociale» attraverso la previsione secondo cui «*il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tenuto anche conto delle rilevazioni effettuate mensilmente dal Ministero dello sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione, pubblica e aggiorna nel proprio sito internet valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi*», così stabilito dall'art. 1, comma 250, l. n. 190/2014<sup>53</sup>.

L'obbligo di corrispondere i costi minimi di esercizio cede il passo all'autonomia delle parti nella determinazione del corrispettivo, le quali, comunque, non possono discostarsi dai «valori indicativi di riferimento» elaborati a livello ministeriale e diretti a garantire i profili di sicurezza, più volte citati, nell'esercizio dell'autotrasporto di merci in conto terzi.

È opportuno, a tale ultimo proposito, chiarire come l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con proprio parere del 22 aprile 2015<sup>54</sup>, abbia osservato che il sistema definito dalla pubblicazione dei valori indicativi di riferimento «*può riprodurre il meccanismo dei costi minimi previsto nel precedente regime, la cui contrarietà alle norme di diritto della concorrenza è già stata affermata dalla Corte di Giustizia con sentenza del 4 settembre 2014*».

---

<sup>52</sup> Ai sensi dell'art. 83 *bis*, comma 5, d. l. n. 112/2008, come modificato dalla l. n. 190/2014, per il quale entrambi i *surcharge* troveranno applicazione «*nel caso in cui il contratto abbia ad oggetto prestazioni di trasporto da effettuare in un arco temporale eccedente i trenta giorni*» e a condizione che le «*variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato*».

<sup>53</sup> Il testo normativo di riferimento è rinvenibile in *Codice dei Trasporti*, a cura di S. POLLASTRELLI, *op. cit.*, pp. 290 ss.

<sup>54</sup> Cfr. Segnalazione AS 1199, in *Boll.* n. 27/2015.

Ci si interrogava, infatti, in merito alla pronuncia della CGUE del settembre 2014, se questa sancisse l'incompatibilità del sistema dei costi minimi con il diritto comunitario in riferimento all'organo emanatore dei costi minimi, ovvero in ordine al sistema stesso poiché non idoneo al conseguimento degli obiettivi palesati dal legislatore italiano, e suscettibile di limitare il gioco della concorrenza sul mercato comunitario, ostacolando così l'integrazione economica voluta dal Trattato FUE.

Come sopra citato, la maggior parte della giurisprudenza di merito è sembrata propensa a condividere il secondo orientamento, prevalente anche in dottrina, dando così valore alle motivazioni della sentenza che porterebbero a disapplicare l'intero sistema dei costi minimi di esercizio, di cui all'art. 83 *bis*, e non soltanto la parte della normativa che prevede la delega della fissazione di suddetti costi all'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto.

Una più corretta lettura della pronuncia della Corte di Giustizia avrebbe dovuto, invece, convincere il giudice nazionale a disapplicare l'art. 83 *bis* nella sola parte *«controversa nei procedimenti principali, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi di esercizio determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori interessati»*<sup>55</sup>.

La CGUE asserisce infatti, nella sua pronuncia, che l'art. 83 *bis* è in contrasto con l'art. 101 TFUE in quanto quest'ultimo vieta ad un organismo di fissare parte del prezzo del servizio di autotrasporto merci in conto terzi, se esso è composto, in prevalenza, da rappresentanti degli operatori economici interessati e se opera senza seguire criteri preposti dalla legge a tutela dell'interesse pubblico e con effetti negativi sul principio della libera concorrenza; da ciò sembrerebbe derivare,

---

<sup>55</sup> Il Tribunale di Ferrara, ad esempio, con diverse ordinanze palesa questo orientamento ed esclude che la CGUE abbia sancito l'incompatibilità dell'art. 83 *bis* con il sistema della libera concorrenza previsto dal legislatore comunitario, cfr. Trib. Ferrara 8 luglio 2015; Trib. Ferrara 18 novembre 2015 e Trib. Ferrara 22 dicembre 2015, inedite. Si veda anche A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)*, op. cit., pp. 69 ss.

pertanto, che la declaratoria di incompatibilità della normativa nazionale con il diritto europeo dovrebbe riguardare soltanto la natura dei provvedimenti emanati, per l'appunto, dall'Osservatorio.

Qualora, infatti, ad emanare i provvedimenti di determinazione dei costi minimi fosse lo Stato, in qualità di soggetto terzo rispetto agli interessi degli operatori economici interessati, questi non costituirebbero violazione dell'art. 101 TFUE.

Posto che il sistema dei costi minimi è ritenuto contrario al diritto comunitario se i costi sono stabiliti da un organismo composto, per la maggioranza, dai rappresentanti dei vettori e dei committenti, esso sarà, al contrario, ritenuto compatibile se i costi sono statuiti dal Ministero, in quanto rappresentante di pubblici poteri, conseguendone, pertanto, che l'incompatibilità con la normativa *antitrust* deve essere circoscritta al solo periodo in cui i costi minimi erano fissati a cura dell'Osservatorio, lasciando nel pieno della legittimità i periodi in cui erano, invece, determinati dal Ministero.

A rafforzare il suddetto orientamento, nel cui senso doveva essere interpretata la sentenza della CGUE del 2014, il fatto che la giurisprudenza comunitaria si fosse già espressa in modo affine in relazione al sistema tariffario obbligatorio delle tariffe a forcella, istituito dalla l. n. 298/1974, riconoscendo la legittimità dei sistemi di determinazione eteronoma del prezzo dei servizi di trasporto, poiché l'organo deputato alla loro fissazione era composto anche, ma non esclusivamente, da rappresentanti delle categorie economiche interessate; questi ultimi erano, inoltre, obbligati a seguire criteri di interesse pubblico, a garanzia della non totale parzialità di settore<sup>56</sup>.

---

<sup>56</sup> Con riferimento a C. giust. Ce 5 ottobre 1995 in causa C-96/94, *Centro Servizi Spediporto*, in *Dir. trasp.*, 1996, pp. 189 ss., con nota di C. DI GIOVANNI, *Ancora sulla compatibilità con l'ordinamento comunitario del regime tariffario obbligatorio relativo al trasporto su strada per conto di terzi*, ed alla successiva C. giust. Ce 1° ottobre 1998 in causa C-38/97, *Autotrasporti Librandi*, in *Dir. trasp.*, 1999, p. 161, con nota di A. MASUTTI, *La Corte di giustizia CE conferma (nuovamente) la compatibilità della disciplina tariffaria con le norme del Trattato CE con una decisione che lascia perplessi*.

Qualche anno più tardi anche la Suprema Corte è tornata sulla questione, confermando la legittimità del previgente regime delle tariffe a forcella, affermando come esso non fosse «*in contrasto con la libertà di iniziativa economica (come ritenuto dalla sentenza n. 386 del 1996 della Corte cost.), in quanto, garantendo alle imprese un certo margine di utile e la facoltà di muoversi liberamente tra i minimi e i massimi tariffari, assicura[va] il bilanciamento della libertà di impresa con l'utilità sociale, evitando situazioni di concorrenza sleale realizzata mediante il contenimento dei corrispettivi in pregiudizio potenziale della qualità e sicurezza del trasporto*»<sup>57</sup>.

#### **4.7 Ulteriori sviluppi di settore: la riconosciuta legittimità dei costi minimi determinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

La conferma della giusta interpretazione della sentenza della C. giust. Ue, nel senso più restrittivo che sancisce l'incompatibilità del sistema dei costi minimi in riferimento all'organo emanatore degli stessi, arriva dalla stessa Corte di Giustizia per mezzo dell'ordinanza del 21 giugno 2016<sup>58</sup>.

La Corte era stata adita con domanda di pronuncia pregiudiziale proposta in data 28 ottobre 2015 dal Tribunale di Cagliari, il quale chiedeva ai giudici europei di stabilire la legittimità non delle tabelle dei costi minimi, emanate dall'Osservatorio, in quanto organo composto maggiormente da rappresentanti degli operatori economici interessati, ma di quelle elaborate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in quanto amministrazione nazionale e quindi organo di natura pubblica; nello specifico si chiedeva se «*l'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'art. 4, par. 3, TUE, debba essere interpretato nel senso*

---

<sup>57</sup> Così Cass., sez. lav., 1° giugno 2012, n. 8834, in *Dir. trasp.*, 2013, p. 591.

<sup>58</sup> C. giust. Ue 21 giugno 2016 in causa C-121/16, *Salumificio Murru c. Autotrasporti di Marongiu Remigio*, in *G.U.U.E.* 5 settembre 2016, C 326/5, in *Dir. mar.*, 2018, pp. 380 ss., con nota di S. FADDA, *Costi minimi: ultimo atto?*

*che osta a una normativa nazionale, quale quella prevista dal comma 10 dell'art. 83bis, del d. l. n. 112/2008, nella parte in cui il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio, elaborati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e non venga demandato alla libera determinazione dei contraenti».*

*Gli stessi giudici chiedevano inoltre, in secondo quesito, «se in considerazione della natura di autorità pubblica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le regole della concorrenza nel mercato interno possano essere ristrette dalla normativa nazionale al fine di perseguire l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale».*

*Il giudice comunitario ha sancito espressamente che «l'art. 101 TFUE, in combinato disposto con l'art. 4, par. 3, TUE deve essere interpretato nel senso che non osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un'amministrazione statale».*

La Corte di Giustizia, nella sua pronuncia, si è limitata a richiamare la precedente sentenza del 4 settembre 2014<sup>59</sup> sui costi minimi, ribadendo che l'art. 101 TFUE, anche se principalmente orientato a regolare la condotta delle imprese, impone agli Stati membri di non attuare, o mantenere in vigore provvedimenti che possano risultare idonei ad eliminare l'effetto utile delle regole di concorrenza applicabili alle imprese: si avrebbe, quindi, violazione di quanto statuito dall'art. 101 TFUE, in combinato disposto con l'art. 4, par. 3, del TUE, soltanto nei casi in cui sia lo Stato stesso a concludere accordi in contrasto con la disciplina comunitaria, ovvero li rafforzi o agevoli; oppure quando revochi alla propria normativa la componente rappresentante il carattere pubblico delegando ad operatori privati la competenza ad adottare decisioni in materia economica.

---

<sup>59</sup> Cfr. *supra*, cap. IV, par. 4.4.

Con riferimento ai costi minimi elaborati dal Ministero, la CGUE ha stabilito, in conclusione, che l'Italia non ha integrato alcuna delle ipotesi sopra previste, mantenendo il suo carattere pubblico nella determinazione dei costi in argomento e non attuando una condotta volta a imporre o favorire intese tra imprese di cui all'art. 101 TFUE: in forza di quanto statuito ha, quindi, ritenuto di non dover procedere al vaglio del secondo quesito, relativo alla sussistenza di obiettivi legittimi in forza dei quali poter restringere o limitare il gioco della concorrenza.

A consolidamento della tesi sopra descritta, ribadita per la seconda volta dalla C. giust. Ue, è intervenuta anche la Corte cost.<sup>60</sup>, a cui si è contrapposto però il Tar del Lazio inserendosi, a proposito dell'interpretazione dell'art. 83 *bis* con due pronunce depositate il 21 febbraio 2017<sup>61</sup>.

Il Tar Lazio asserisce, infatti, che anche i costi minimi di esercizio emanati dal Ministero, e non da rappresentanti delle associazioni di categoria, sarebbero comunque illegittimi in quanto, successivamente alla soppressione dell'Osservatorio<sup>62</sup>, il Ministero si è limitato a recepire ed applicare in modo acritico i provvedimenti dello stesso Osservatorio e la formula matematica da esso seguita, integrando così uno dei profili fortemente criticato dalla CGUE: la modalità di funzionamento dell'Osservatorio.

---

<sup>60</sup> Cfr. Corte cost. 2 marzo 2018, n. 47, in *Dir. trasp.*, 2020, pp. 119 ss., con nota di B. BALDONI, *Costi minimi di esercizio: una questione senza tempo*. (Anche in *Riv. dir. nav.*, 2018, pp. 342 ss., con nota di G. BENELLI, *La legittimità costituzionale dei costi minimi «ministeriali» nell'autotrasporto merci per conto di terzi*, e in *Dir. mar.*, 2019, pp. 311 ss., con nota di G. RIGHETTI, *Costi minimi. Nuovi spunti di riflessione dalla Corte Costituzionale*). Per ulteriore giurisprudenza in argomento, a seguito della sentenza della Corte giust. Ue 2014: Trib. Sassari, 18 febbraio 2016, in *Dir. trasp.*, 2016, pp. 555 ss., con nota di L. ERBA, *L'art. 83-bis d. l. 112/2008 nelle controversie precedenti alla sua abrogazione: dovere di disapplicazione per contrasto con i principi comunitari?*, Trib. Cagliari 17 luglio 2018 e Trib. Ferrara 23 agosto 2018, in *Dir. mar.*, 2019, pp. 181 ss., con nota di S. FADDA, *Costi minimi: due pronunce di merito*.

<sup>61</sup> Tar del Lazio, sez. III, 21 febbraio 2017, n. 2655 e n. 2656, inedite, per mezzo delle quali Confindustria e altre associazioni di committenti impugnavano tutti i provvedimenti di pubblicazione periodica dei costi di esercizio con motivi aggiuntivi, inclusi quelli che erano seguiti alla soppressione dell'Osservatorio e che quindi erano stati adottati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

<sup>62</sup> Soppressione avvenuta con delibera del 13 giugno 2012.



La distinzione operata dal Tribunale amministrativo riguarda i periodi in cui il Ministero si è occupato della determinazione dei costi minimi, prima della costituzione dell'Osservatorio e successivamente alla sua soppressione, sottolineando come, nell'ordinanza del 21 giugno 2016, la C. giust. Ue si sia riferita alla «*diversa fattispecie dei decreti ministeriali che, in forza della normativa transitoria di cui al comma 10 dell'art. 83 bis del d. l. n. 112 del 2008, convertito il l. n. 133 del 2008, dovevano essere adottati dal Ministero in attesa che fossero disponibili le determinazioni dell'Osservatorio*», non riferendosi né al sistema dei costi minimi fissati dall'Osservatorio, né al regime che ha seguito la sua soppressione.

Pur ammettendo che nella sua ordinanza del 2016, la CGUE avesse preso in considerazione soltanto i costi elaborati dal Ministero nel primo periodo antecedente l'istituzione dell'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto, dal giugno 2009 al settembre 2011, non sussiste motivo alcuno per cui dubitare che la valutazione del giudice europeo sarebbe potuta cambiare per il fatto che il Ministero fosse subentrato all'Osservatorio servendosi delle stesse formule matematiche<sup>63</sup> utilizzate da quest'ultimo: ciò che infatti la Corte di Giustizia critica nella sua sentenza del settembre 2014, è la constatazione che ad emanare costi minimi sia un organo composto per la maggioranza da rappresentanti di operatori economici interessati del settore, quasi del tutto privo della componente a tutela dell'interesse pubblico.

Non era il contenuto delle delibere dell'Osservatorio che la Corte criticava, pertanto i costi stabiliti dal Ministero, anche quelli riguardanti il periodo post-Osservatorio, risultavano legittimi e non rientranti negli estremi di accordi tra privati o in delegazioni a privati a prendere decisioni in materia economica; nel momento, infatti, in cui il Ministero è subentrato all'attività svolta dall'Osservatorio riappropriandosi della potestà di determinare i costi minimi di

---

<sup>63</sup> Cfr. decreto dirigenziale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 12 settembre 2012, n. 86.

esercizio, ha connotato questi ultimi di legittimità e regolarità rendendoli conformi all'interesse pubblico.

Di fatto, il Tar Lazio si è discostato da quanto deciso dalla Corte di Giustizia nell'ordinanza del 21 giugno 2016, e dalle pronunce della consolidata giurisprudenza in materia «*disattendendo il principio che riconosce la piena conformità con la normativa antitrust europea della norma nazionale "in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi di esercizio determinati da un'amministrazione statale"*»<sup>64</sup>.

La conseguenza che ne deriva è che qualsiasi giudice civile che sia chiamato a decidere in merito a controversie concernenti l'applicazione o meno dei costi minimi determinati dal Ministero, in seguito alla soppressione dell'Osservatorio, dovrà obbligatoriamente disapplicarli, a causa dell'annullamento dei provvedimenti di pubblicazione dei costi da parte del Tar Lazio, e rigettare le richieste di conguaglio espresse dagli autotrasportatori<sup>65</sup>.

In conclusione, secondo quanto appena delineato, gli unici provvedimenti che, di fatto, manterrebbero validità ed efficacia sarebbero soltanto i costi minimi elaborati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel periodo anteriore all'approvazione e alla pubblicazione degli stessi da parte dell'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto: quindi nell'arco temporale compreso tra giugno 2009 e novembre 2011, e purché non prescritti.

Soltanto in riferimento a questo periodo, pertanto, i giudici potrebbero riconoscere, in modo legittimo, il credito dell'impresa di autotrasporto per non aver applicato il sistema dei costi minimi di esercizio.

---

<sup>64</sup> Così, G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, op. cit., p. 194.

<sup>65</sup> Cfr., tra le tante, Cons. St. 22 luglio 2016, n. 3307, in *Dejure Giuffrè*; Cons. St., sez. IV, 18 novembre 2013, n. 5459, in *Dejure Giuffrè*; Cons. St., sez. III, 20 aprile 2012, n. 2350, in *Dejure Giuffrè*.

## CAPITOLO V

### RIFORMA E «CONTRORIFORMA» DI SETTORE A CONFRONTO

5.1 Autonomia contrattuale delle parti: il decreto legislativo n. 286/2005 vs la legge n. 190/2014. – 5.2 Ulteriori aspetti della legge di stabilità 2015 deputati alla tutela della sicurezza stradale e sociale: il regime della responsabilità solidale del committente. – 5.3.1 Il sub-trasporto: l'azione diretta del sub-vettore nei confronti del mittente. – 5.3.2 La fattispecie del sub-trasporto alla luce della legge n. 190/2014. – 5.4 Ulteriori novità proposte dalla legge di stabilità 2015: la soppressione della scheda di trasporto e l'introduzione della negoziazione assistita.

#### **5.1 Autonomia contrattuale delle parti: il decreto legislativo n. 286/2005 vs la legge n. 190/2014**

La riforma del settore dell'autotrasporto di merci su strada è iniziata per mano del d. lgs. n. 286/2005<sup>1</sup>, resosi artefice dell'introduzione di numerose ed importanti novità in materia tra cui la promozione dell'uso della forma scritta nei contratti di trasporto, interpretata come forma privilegiata e consigliata dal legislatore; l'introduzione di norme intese a favorire lo sviluppo del settore attraverso un sistema di controllo e misure sanzionatorie a carico di tutti i soggetti coinvolti nell'operazione di trasferimento merci, ad opera dell'art. 7 dello stesso decreto; la previsione delle istruzioni scritte e fornite al vettore mediante la «scheda di trasporto» a connotazione di maggiore trasparenza nelle operazioni di filiera; e soprattutto la restituzione dell'autonomia negoziale alle parti grazie all'abrogazione delle tariffe a forcella, sistema tariffario obbligatorio istituito dalla l. n. 298/1974.

---

<sup>1</sup> Cfr. *supra*, cap. IV, par. 4.1.

A perfezionamento del procedimento di riforma iniziato dal decreto sopra menzionato si aggiunge, a seguito di ulteriori normative intermedie, la l. n. 190/2014 che, apportando modifiche all'art. 83 *bis*, d. l. n. 112/2008, restituisce autonomia contrattuale alle parti rendendole libere di determinare il corrispettivo del contratto di trasporto che le vede coinvolte: essa prevede infatti l'abrogazione delle disposizioni concernenti la determinazione autoritativa del corrispettivo nelle prestazioni di autotrasporto di cose in conto terzi.

La l. n. 190/2014, nota anche come legge di stabilità 2015, riprende la maggior parte delle disposizioni previste dal d. lgs. n. 286/2005, modificandole o integrandole, dando vita ad una sorta di controriforma del settore, improntata però agli stessi principi di quella iniziata nel 2005, prestando particolare attenzione a quello della libertà negoziale ed alla tutela della sicurezza della circolazione stradale<sup>2</sup>.

In riferimento proprio a quest'ultima questione, il legislatore ha voluto reintrodurre la libertà contrattuale non tralasciando, però, la garanzia della tutela della sicurezza stradale, tentando anzi di coniugare i due principi nella determinazione del corrispettivo dei servizi di trasporto; ha, infatti, modificato il comma 4 dell'art. 83 *bis* ribadendo che «*i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale*»<sup>3</sup>.

Cedere, però, alle pressioni liberalizzatrici del settore non significava ribadire il principio della libera determinazione del corrispettivo in modo assoluto e senza condizione alcuna: le parti, sono tenute al rispetto delle norme poste a tutela della sicurezza sociale e della sicurezza stradale, nell'esercizio della loro libertà contrattuale.

---

<sup>2</sup> Cfr. A. ZAMPONE, *Novità nell'autotrasporto di cose per conto terzi*, op. cit., pp. 497 ss.

<sup>3</sup> A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)*, op. cit., p. 69.

Al fine di raggiungere questo scopo in modo concreto, il legislatore ha previsto l'obbligo, per il Ministero, di pubblicare sul proprio sito internet «i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi», con cadenza mensile<sup>4</sup>; discostandosi da quanto aveva attuato con la riforma del 2005, per mezzo della quale aveva introdotto il principio della libera determinazione del corrispettivo delle parti, in maniera invece assoluta, quindi senza prevedere condizioni che assicurassero e garantissero il rispetto delle norme poste a tutela della sicurezza stradale.

Così facendo si vedevano realizzati due fondamentali scopi nel settore: si garantiva, finalmente, l'autonomia delle parti, lasciandole libere sia nello stabilire le condizioni contrattuali, che nel fissare il prezzo della prestazione di trasporto come meglio ritenevano, e si condizionava il vettore al rispetto di tutte le disposizioni normative poste a tutela della sicurezza stradale e sociale, come stabilito dall'art. 7, d. lgs. n. 286/2005.

I valori indicativi di riferimento introdotti dal comma 250 dell'art. 1, l. n. 190/2014, e determinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono, a conferma di quanto sopra delineato, strettamente connessi al rispetto delle disposizioni sancite a garanzia del rispetto della sicurezza stradale e di quella sociale; principio confermato anche da un provvedimento del 24 febbraio 2015 del Ministero stesso<sup>5</sup>, in cui viene precisato che nella determinazione di tali valori di riferimento sono considerati due principali fattori: da una parte, i costi collegati ai profili di sicurezza, dettati dalle norme del Codice della strada; dall'altra il fattore tempo e le disposizioni comunitarie in materia di tempi di guida e di riposo, di cui al Reg. (CE) n. 561/2006<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Ai sensi dell'art. 1, comma 250, l. n. 190/2014.

<sup>5</sup> Provvedimento recante «*Pubblicazione valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi (articolo 1, comma 250 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 – Legge di stabilità 2015)*», in A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)*, op. cit., pp. 70 ss.

<sup>6</sup> Ad oggi modificato dal Reg. (UE) n. 1054/2020, in vigore dal 20 agosto 2020.

È il Ministero stesso, pertanto, a dichiarare «*l'abrogazione di qualsiasi sistema tariffario obbligatorio o di "costi minimi di esercizio" [...] ed il conseguente riemergere della libertà di negoziazione del corrispettivo del trasporto, con l'esigenza di garantire che le operazioni di trasporto si svolgano nel rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale e sociale*»<sup>7</sup> tentando di utilizzare tutti gli strumenti normativamente a disposizione, per coniugare al meglio i due principi sopra enunciati.

In materia, sopraggiunge anche il parere dell'AGCM del 22 aprile 2015, nel quale l'Autorità avanzava il dubbio che la nuova disciplina dei valori di riferimento potesse, in qualche modo, ricordare il previgente sistema dei costi minimi di esercizio e quindi risultare contrario al principio della concorrenza, secondo quanto statuito dalla Corte di Giustizia; il Ministero, prendendo atto di tale disposizione dell'Autorità *antitrust*, ha deciso di inserire, nelle tabelle pubblicate successivamente, un elenco di voci di costo senza fornire indicazione dei valori numerici di riferimento, proprio al fine di evitare eventuali effetti negativi sulla concorrenza.

Dalla lettura dell'art. 4, comma 2, d. lgs. n. 286/2005, che sancisce la nullità delle clausole dei contratti di trasporto qualora comportino modalità e condizioni di esecuzione in contrasto con le norme sulla sicurezza della circolazione stradale, si può dedurre che siano altrettanto nulle quelle clausole contrattuali che stabiliscano prezzi del trasporto inferiori ai valori indicativi determinati dal Ministero, in quanto le stesse clausole potrebbero automaticamente essere in contrasto con le norme in materia di sicurezza stradale, dato che i valori indicativi sono strettamente connessi a queste ultime.

Nonostante il sopraggiungere della liberalizzazione del corrispettivo nel settore, il vettore vanta ancora un'arma a suo favore mirata a far valere i suoi diritti

---

<sup>7</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, op. cit., p. 361.

in caso di «inadeguatezza» del compenso pattuito anche dopo averlo inizialmente accettato.

Qualora, infatti, egli si renda conto che il compenso sancito con la controparte sia insufficiente a coprire i costi di esercizio, secondo gli standard individuati dal Ministero, può procedere con la richiesta di adeguamento adducendo quale motivazione la stessa inadeguatezza del corrispettivo stabilito, poiché al di sotto dei valori indicativi di riferimento previsti e quindi, di conseguenza, in contrasto con le norme in materia di sicurezza.

Il vettore, non è chiamato a dimostrare l'inadeguatezza dell'importo del corrispettivo pattuito, ma soltanto ad evidenziare la non sufficienza dello stesso a coprire i costi che è chiamato a sostenere per eseguire la prestazione di trasporto; l'onere della prova spetta, piuttosto, al mittente, a dimostrazione che il compenso pattuito era adeguato al tipo di servizio richiesto, ed all'altezza di coprire tutti gli standard richiesti in materia di sicurezza: il costo del lavoro, l'ammortamento dei mezzi, i bolli, l'assicurazione, la manutenzione e gli adempimenti contributivi ed assicurativi.

Importante menzione merita anche la modifica apportata al sistema della *fuel and toll surcharge*, di cui all'art. 83 *bis*, comma 5, concernente l'adeguamento della parte del corrispettivo destinata alla copertura del costo del carburante sostenuto dal vettore, in base alle variazioni del prezzo del gasolio e delle tariffe autostradali italiane.

Per mezzo della legge di stabilità 2015, infatti, questa norma viene considerata derogabile: qualora le parti decidano di omettere di indicare nel contratto, o nelle fatture, la parte di corrispettivo rispondente al costo del carburante, rinunciano, di conseguenza, a tale adeguamento del corrispettivo previsto<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, *op. cit.*, pp. 361 ss.

## **5.2 Ulteriori aspetti della legge di stabilità 2015 deputati alla tutela della sicurezza stradale e sociale: il regime della responsabilità solidale del committente**

Abrogando i costi minimi di esercizio, per mezzo della l. n. 190/2014, il legislatore eliminava uno dei principali strumenti volti a garantire e tutelare il rispetto delle norme poste a tutela della circolazione stradale e, nella necessità di disciplinarne di nuovi, introduce il regime di responsabilità solidale del committente<sup>9</sup>.

Per evitare, infatti, che il mittente affidasse l'esecuzione della prestazione di trasporto ad un vettore che non fosse in regola con gli adempimenti degli obblighi contrattuali e legali, specialmente nei confronti dei suoi dipendenti, il legislatore ha sancito l'obbligo, a carico del mittente stesso, di verificare la regolarità contributiva, retributiva e assicurativa del vettore, preliminarmente alla conclusione del contratto, ai sensi dell'art. 83 *bis*, comma 4 *bis*, d. l. n. 112/2008, come modificato dalla l. n. 190/2014<sup>10</sup>.

In base al comma 4 *ter* dell'articolo soprarichiamato, il committente risulterà corresponsabile soltanto nel caso in cui non abbia effettuato le verifiche di cui ai commi 4 *bis*, ovvero 4 *quater*, dello stesso articolo.

Nel caso in cui il vettore decida di affidarsi al regime della sub-vezione, l'obbligo di procedere con la verifica della regolarità contributiva, in questo caso del sub-vettore, è trasferito direttamente in capo al vettore.

La normativa ha contemplato due diverse modalità per effettuare la verifica in questione: la prima modalità, destinata a terminare con l'attivazione della seconda modalità informatica, prevedeva l'acquisizione di un'attestazione della regolarità contributiva ed assicurativa, il documento unico di regolarità contributiva (d'ora

---

<sup>9</sup> *Ibidem*.

<sup>10</sup> In merito al regime di responsabilità solidale del committente citato, si veda G. CAROSIELLI, *La responsabilità solidale nell'autotrasporto merci per conto terzi*, in *Dir. relaz. ind.*, 2015, pp. 251 ss.



in avanti d.u.r.c.), rilasciato dagli enti previdenziali non prima di tre mesi anteriormente alla data dell'esecuzione del trasporto, di cui al comma 4 *sexies* dell'art. 83 *bis*.

La seconda modalità è iniziata invece a decorrere dal momento in cui il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano la professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi, ha istituito un'apposita sezione sul portale internet attivato dallo stesso Comitato, dalla quale il committente può acquisire la qualificazione di regolarità del vettore a cui si intende chiedere l'esecuzione del servizio; con l'attivazione di suddetto sito internet, questa seconda modalità è diventata l'unica ufficiale per mezzo della quale verificare l'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi, accedendo quindi al portale dell'Albo e stampando le informazioni necessarie a verificare la regolarità del vettore<sup>11</sup>.

Il Comitato Centrale, infatti, sulla base di un'intesa con INPS ed INAIL riceve sistematicamente dalle amministrazioni e dagli enti competenti, per via elettronica, tutte le informazioni utili per poter accertare la conformità delle imprese di autotrasporto iscritte.

---

<sup>11</sup> Il Comitato Centrale dell'Albo, approvando la delibera del 23 luglio 2015, ha avviato la fase di sperimentazione relativamente al nuovo portale dell'Albo autotrasportatori: [www.ilportaledellautomobilista.it](http://www.ilportaledellautomobilista.it), tramite il quale è possibile verificare la regolarità di ogni impresa iscritta ad esso. La delibera prevedeva una fase transitoria fino al 30 settembre 2015, durante il quale soltanto le imprese di autotrasporto potevano accedere al portale per verificare la regolarità della loro posizione e regolarizzare le eventuali anomalie. Dal 1° ottobre dello stesso anno, invece, l'accesso al portale è stato aperto anche ai committenti delle imprese di autotrasporto allo scopo di verificare la regolarità del vettore. Due erano quindi le fasi che il legislatore aveva previsto: una prima fase sperimentale durante la quale soltanto le imprese iscritte regolarmente all'Albo nazionale potevano accedere ad un'apposita e speciale sezione del sito al fine di accertare la correttezza dei dati che la riguardavano, ottenendo così l'attestazione di regolarità dell'impresa; una seconda fase, detta a regime, dal 1° ottobre 2015, dove anche le imprese di committenza potevano accedere, previa autenticazione, al portale e verificare la conformità dell'impresa di trasporto a cui intendevano rivolgersi per la prestazione di trasporto, ricevendo al proprio indirizzo PEC un attestato di visura con l'esito della verifica, a dimostrazione dell'avvenuto adempimento dell'obbligo.

È bene sottolineare che questa seconda tipologia di verifica non produce una certificazione in senso tecnico e non ha una precisa validità temporale specificata dal legislatore, al contrario del d.u.r.c. che ha invece un termine di validità di quattro mesi stabilito per legge; teoricamente quindi sembrerebbe risultare necessario accedere all'area del portale interessata prima di procedere con l'affidamento di qualsiasi servizio al vettore: cosa di difficile attuazione nella pratica quotidiana<sup>12</sup>.

Non sempre, però, il portale dell'Albo garantisce un facile accesso, così come anche gli stessi dati che attestano la regolarità del vettore possono risultare in aggiornamento e, quindi, non essere consultabili; a tal proposito, benché la normativa statuisca la modalità telematica come la principale per verificare la regolarità del vettore, si consiglia di acquisire, in ogni caso, il d.u.r.c. di ogni vettore con una cadenza quadrimestrale, così da ovviare ad eventuali carenze di confutabilità dei dati sul registro informatico dell'Albo<sup>13</sup>.

Dal 1° gennaio 2015, il committente che non procede alla verifica della conformità retributiva del vettore, prima di concludere il contratto, risponderà personalmente, in solido con il vettore e con gli eventuali sub-vettori inadempienti, dei suoi eventuali insoluti entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto. Il vincolo di responsabilità solidale non si estende alle sanzioni amministrative, delle quali risponderà soltanto il soggetto che si è reso responsabile dell'inadempimento.

La norma non chiarisce espressamente se l'obbligo di acquisire il d.u.r.c. permanga anche dopo l'istituzione del portale telematico del Comitato Centrale

---

<sup>12</sup> A tal fine va specificato che l'Albo nazionale degli autotrasportatori, per verificare la regolarità delle imprese di trasporto si basa su dati il cui aggiornamento può essere eseguito solamente una volta al mese, non avrebbe pertanto senso procedere alla verifica della regolarità del vettore per più volte in seguito all'aggiornamento stesso.

<sup>13</sup> In materia si consulti S. FADDA, *Verifica della regolarità retributiva e previdenziale del vettore*, 1° novembre 2019, [www.logisticaneews.it](http://www.logisticaneews.it); ID., *Il contratto di autotrasporto di cose*, in *I contratti di impresa*, op. cit., pp. 667 ss.

dell'Albo; se così fosse il procedimento prevederebbe l'acquisizione dell'attestazione telematica della regolarità contributiva mediante il portale, ed in aggiunta l'ottenimento della stessa attestazione, rilasciata dagli enti previdenziali, quale adempimento a carico del vettore a conferma di tale regolarità in oggetto.

Quello che è certo è che restando valide entrambe le modalità di accertamento della regolarità contributiva dell'impresa di autotrasporto si avrebbe una maggiore e duplice garanzia di sicurezza; così facendo infatti, qualora il committente non avesse provveduto all'acquisizione dell'attestazione per mezzo del portale sopra descritto, ma abbia ricevuto il documento attestante il regolare versamento dei contributi e dei premi assicurativi per i dipendenti, da parte del vettore, non sarà chiamato a rispondere in solido con il vettore *ex art. 83 bis*, comma 4 *ter*<sup>14</sup>.

Il regime si presenta maggiormente aggravato per il mittente che non abbia concluso il contratto in forma scritta, difatti, in tale ipotesi, il committente che non abbia proceduto alla verifica della regolarità contributiva del vettore, di cui ai commi 4 *bis* e 4 *quater*, oltre a dover rispondere in solido per le omissioni del vettore e di eventuali sub-vettori, sarà chiamato ad assumersi gli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del codice della strada commesse durante l'esecuzione delle prestazioni di trasporto richieste dal committente<sup>15</sup>.

La responsabilità solidale in forma aggravata, come sopra descritta in riferimento ai contratti non conclusi in forma scritta, andrebbe però distinta dalla responsabilità configurata come «condivisa» o «di filiera», di cui all'art. 7, d. lgs.

---

<sup>14</sup> Qualora la prestazione del trasporto sia eseguita da un'impresa facente parte di consorzio o di una cooperativa, la verifica della regolarità contributiva sarà compiuta dal soggetto che abbia stipulato il contratto, quindi dal consorzio o dalla cooperativa, e dall'impresa che provvederà materialmente all'esecuzione della prestazione oggetto del contratto, poiché quest'ultima deve essere ritenuta vettore a tutti gli effetti, a seguito delle modifiche apportate all'art. 2, d. lgs. n. 286/2005, dalla legge di stabilità del 2015, in argomento, si veda M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, *op. cit.*, p. 366.

<sup>15</sup> In argomento, si veda G. CAROSIELLI, *La responsabilità solidale nell'autotrasporto merci per conto terzi*, *op. cit.*, pp. 252 ss.

n. 286/2005<sup>16</sup>, poiché quest'ultima è insignita della principale funzione di responsabilizzare il committente, e tutti gli ulteriori soggetti che partecipano all'esecuzione della prestazione in oggetto, al rispetto delle norme poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale<sup>17</sup>.

Risulta importante dedicare attenzione al parallelismo che si è, inevitabilmente, creato tra il regime di responsabilità solidale, introdotto dalla legge di stabilità del 2015, ed il regime di responsabilità, già da tempo previsto nel settore degli appalti, statuito dall'art. 29 del d. lgs. 10 settembre 2003, n. 276<sup>18</sup>, la cosiddetta «legge Biagi»<sup>19</sup>.

Ciò che i due istituti risultano avere in comune è l'intenzione di creare un sistema finalizzato a tutelare i soggetti più deboli operanti nelle due filiere, dell'appalto da un lato, e del trasporto dall'altro; e a scoraggiare, allo stesso tempo, un utilizzo improprio del sub-contratto che sia unicamente volto a lucrare sull'intermediazione ai danni dei subappaltatori e dei sub-vettori, ai quali siano destinati corrispettivi ridotti e siano quindi soggetti al godimento di ingiusti profitti derivanti dalla posizione di inferiorità e dipendenza economica a cui sono relegati, privi, oltretutto, delle garanzie legali e contrattuali che spettano, invece, all'appaltatore ed al vettore principale.

Sono svariate, però, le differenze che si registrano tra i due istituti, e che sono state evidenziate dalla dottrina: mentre, infatti, nel settore del trasporto la responsabilità solidale prevista è eventuale e rappresenta una sanzione a carico del

---

<sup>16</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, *op. cit.*, p. 368.

<sup>17</sup> Cfr. *supra*, cap. IV, par. 4.1.

<sup>18</sup> In *G.U.* n. 235 del 9 ottobre 2003.

<sup>19</sup> M. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, p. 363. Di seguito si richiamano soltanto alcuni dei numerosi contributi in materia: I. ALVINO, *La nuova disciplina della solidarietà negli appalti*, in AA. VV., *Il nuovo diritto nel mercato del lavoro*, a cura di M. Persiani – S. Liebman, Torino, 2013, pp. 101 ss.; G. GAMBERINI, *La responsabilità solidale negli appalti*, in AA. VV., *Il lavoro riformato*, a cura di M. Tiraboschi, Milano, 2013, pp. 312 ss.; M. FORTE, *Inapplicabilità agli appalti pubblici della responsabilità solidale del committente ex D. lgs. n. 276/2003*, in *Urb. app.*, 2017, pp. 69 ss.; P. GIANFORTE, *La responsabilità solidale negli appalti pubblici e privati*, in *App. contr.*, 5/2017, pp. 51 ss.

mittente che abbia omissso di effettuare la verifica della regolarità contributiva, retributiva ed assicurativa, nel caso dell'appalto non vi sono possibilità per il committente di sottrarsi al vincolo di solidarietà con l'appaltatore, e con gli eventuali subappaltatori, comportante il pagamento dei trattamenti retributivi, dei contributi e dei premi assicurativi dei lavoratori occupati nell'appalto.

Anche il termine di permanenza del vincolo di solidarietà è differente: per l'appalto risulta essere fissato in due anni dalla cessazione del rapporto; nel trasporto invece in un anno dalla suddetta cessazione, in analogia con il termine di prescrizione breve di cui all'art. 2951 c.c.<sup>20</sup>.

Altra importante differenza tra i due regimi concerne la responsabilità solidale in relazione all'inadempimento degli obblighi fiscali, ormai venuta meno nel settore degli appalti<sup>21</sup>, e ancora prevista invece nell'ambito dell'autotrasporto dalla l. n. 190/2014, qualora il contratto di autotrasporto non sia stato concluso in forma scritta.

Relativamente all'ambito di applicazione della normativa riguardante la responsabilità solidale del mittente, nel caso dell'autotrasporto, oltre a ribadire che è un regime introdotto con la l. n. 190/2014 con lo scopo principale di scoraggiare l'impiego di vettori irregolari mediante la previa verifica della regolarità contributiva prima della conclusione del contratto, con la relativa sanzione in caso di omissione, risulta difficile sostenere che la sua applicazione possa estendersi anche ai contratti stipulati antecedentemente all'entrata in vigore della normativa<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, *op. cit.*, p. 363.

<sup>21</sup> Cfr. art. 28 del d.lgs. 21 novembre 2014, n. 175 che ha abrogato i commi da 28 a 28 *ter* dell'art. 35 del d. l. n. 223/2006, convertito dalla l. n. 248/2006, in cui era previsto che l'appaltatore, in caso di appalto di opere e servizi, rispondesse in solido col subappaltatore, entro i limiti dell'ammontare dell'importo dovuto, del versamento relativo alle ritenute fiscali sui redditi di lavoro dipendente dovute dal subappaltatore, nell'ambito del rapporto di subappalto, per le prestazioni effettuate.

<sup>22</sup> M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, *op. cit.*, p. 363. L'Autore, di contro, afferma che l'obbligo del vettore di fornire al committente attestazione

### 5.3.1 Il sub-transporto: l'azione diretta del sub-vettore nei confronti del mittente

Ricorrere alla cooperazione di più vettori nell'esecuzione di una prestazione di trasporto risulta essere in Italia «*un vero e proprio modello organizzativo ed imprenditoriale di importanti segmenti di fornitori di servizi di trasporto*»<sup>23</sup>, soprattutto nella sua esplicitazione della fattispecie di «sub-vezione».

Notoriamente, infatti, sono in costante crescita le imprese, operanti nel settore dei servizi di trasporto, che ricorrono ad imprese esterne, perlopiù di dimensioni inferiori, per portare a compimento l'esecuzione della prestazione richiesta dai rispettivi clienti: si tratta di una terziarizzazione dell'attività di trasporto comportante la scissione tra i due vettori, l'uno, che assume l'obbligazione contrattuale nei confronti del mittente, e l'altro che, di fatto, si occupa di eseguire la prestazione.

Descrivendo questo tipo di modalità di trasporto, scissa in vettori diversi, non si può che fare principale riferimento ai cosiddetti «corrieri», i quali rappresentano imprese di rilevanti dimensioni che ricorrono a questa tipologia di consegna per poter fornire una capillare distribuzione su tutto il territorio, e soprattutto nella fase conclusiva del servizio si avvalgono dell'aiuto di piccole imprese per poter operare in modo più veloce ed efficiente<sup>24</sup>.

---

sulla regolarità contributiva della sua impresa sussisteva anche prima dell'introduzione di tale normativa.

<sup>23</sup> Così M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lg. 21 novembre 2005, n. 286, op. cit.*, p. 430, che in questo frangente fa riferimento all'organizzazione dei corrieri. Per una più approfondita disamina dell'argomento si rinvia a: C. TINCANI, *La natura del trasporto stradale di merci, op. cit.*, pp. 133 ss.; ID., *L'attuale disciplina del subtrasporto*, in *Dir. trasp.*, 2017, pp. 445 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *La disciplina nazionale e quella internazionale del contratto di subtrasporto stradale*, in *Riv. dir. nav.*, 2017, pp. 417 ss.

<sup>24</sup> In riferimento alla figura imprenditoriale del cosiddetto «corriere» si veda A. ZAMPONE, *Il servizio di corriere e di pony express*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII, *Trasporto*, a cura di P. Cendon, Torino, 2004, pp. 617 ss.; D. PIPPIA, *Il contratto di corriere e di pony express*, in AA. VV., *I contratti del trasporto, op. cit.*, pp. 1307 ss.

Altro fenomeno che prevede una cooperazione tra più imprese di trasporto è il cosiddetto «trazionismo», per il quale grandi imprese di trasporto, sovente incaricate del trasporto e della distribuzione di merci da parte di grandi aziende industriali che non sempre riescono a soddisfare la crescente domanda di trasporto, scelgono di rivolgersi a imprese di più piccole dimensioni, spesso in possesso di un solo mezzo guidato dallo stesso titolare d'impresa<sup>25</sup>, per mezzo del quale è effettuato il traino del semirimorchio appartenente al vettore principale, a bordo del quale sono presenti le merci da trasportare<sup>26</sup>.

In entrambe le fattispecie appena descritte, lo strumento contrattuale principalmente utilizzato è quello del sub-transporto: un'impresa di trasporto ben strutturata si obbliga nei confronti del mittente ad eseguire la consegna delle merci, ma procede con l'affido della prestazione, in modo totale o parziale, ad uno o più sub-vettori con i quali si accinge a concludere singoli contratti di trasporto in nome e per conto proprio.

Il sub-transporto non è, però, una fattispecie che interviene soltanto in presenza di rapporti solidi tra imprese di trasporto; può succedere che si ricorra a questa tipologia contrattuale anche in vista di rapporti più o meno occasionali tra imprese del settore che scelgono di ricorrere a questa forma di collaborazione reciproca per

---

<sup>25</sup> I titolari di piccole imprese di trasporto che prevedano un solo mezzo, guidato da loro stessi, sono detti «padroncini». Per più puntuali approfondimenti dottrinari e riferimenti giurisprudenziali in argomento, si veda M. RIGUZZI, *Impresa di trasporto e rapporti con i cosiddetti padroncini: le novità introdotte dal d. lg. 10 settembre 2003, n. 276*, in *Dir. trasp.*, 2004, pp. 361 ss.

<sup>26</sup> In numerosi casi i rapporti tra l'impresa maggiore e quella minore individuale si consolidano talmente dando vita ad una collaborazione stabile ed esclusiva che può sfociare in un rapporto di parasubordinazione, in forza del quale il «padroncino» è inserito a pieno titolo nell'organizzazione aziendale dell'impresa maggiore. Questo meccanismo risulta conveniente, da un punto di vista economico, poiché consente un notevole risparmio per l'impresa principale ed un contenimento del rischio imprenditoriale a suo carico. Per maggiori approfondimenti circa il rapporto di parasubordinazione, di cui all'art. 409 c.p.c., si rimanda a M. RIGUZZI., *Impresa di trasporto e rapporti con i cosiddetti padroncini: le novità introdotte dal d. lg. 10 settembre 2003, n. 276, op. cit.*, pp. 363 ss.

assicurare una prestazione più efficiente ed adeguata alle richieste della loro clientela, qualora questo non sia possibile utilizzando la propria organizzazione.

Quella della sub-vezione è una forma di cooperazione di più vettori, relativamente alla fase esecutiva del trasporto, divenuta ormai imprescindibile nel settore dell'autotrasporto di cose e nelle attività di logistica, che mostra ormai una notevole rilevanza economica e sociale nel quadro attuale del trasporto di merci su strada; nonostante ciò il legislatore sembrava riservargli ancora scarsa considerazione, a livello legislativo, puntando quasi a classificarla come attività di «*intermediazione parassitaria*»<sup>27</sup> da scoraggiare, piuttosto che come punto di partenza da regolamentare in maniera più robusta così da rafforzarlo quale segmento maggiormente efficace per la buona riuscita dell'operazione di trasporto.

Grazie all'art. 6 *ter*, inserito nel d. lgs. n. 286/2005 ad opera della l. n. 127/2010, il legislatore sembra finalmente perseguire un intento differente, in relazione alla fattispecie del sub-trasporto, e si avvicina a quest'ultimo tentando di potenziare la tutela delle imprese di autotrasporto che ricorrano a questo tipo di modalità di esecuzione della prestazione oggetto del contratto di trasporto, coinvolgendo ulteriori vettori.

Quello del trasporto è un ambito che è stato coinvolto, in modo importante, nella crisi economico finanziaria globale iniziata nel 2008, che ha comportato, con riferimento al settore in argomento, aumenti sostanziali del costo del carburante e allungamenti nei tempi di pagamento previsti contrattualmente: questi due problemi si ripercuotevano su tutti i soggetti coinvolti nella filiera dell'autotrasporto, fino all'ultimo tassello rappresentato dal sub-vettore; al fine di tutelare queste figure, e frenare l'imperversamento della crisi, è stato elaborato uno strumento che agevolasse i sub-vettori ad ottenere il corrispettivo pattuito in tempi ragionevolmente limitati.

---

<sup>27</sup> Cit. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, op. cit., p. 158.



Posto che il contratto che coinvolge il vettore ed il sub-vettore risulta totalmente estraneo a quello stipulato tra vettore principale e mittente, il sub-vettore non ha alcun tipo di rapporto con quest'ultimo, ed il mittente, a sua volta, non può agire nei confronti del sub-vettore in caso di eventuale danno da perdita o avaria della merce trasportata; il sub-vettore, dal canto suo, non ha l'opportunità di esperire azione contrattuale nei confronti del mittente, per il mancato pagamento del corrispettivo maturato a fronte dell'esecuzione della prestazione, ma può farlo soltanto verso il vettore principale, secondo quanto statuito dalla legge.

Accade sovente, però, che il vettore principale, che ha concluso il contratto con il mittente, non riceva il pagamento concordato con quest'ultimo e non sia, di conseguenza, in grado di procedere a versare il corrispettivo al sub-vettore; in tal caso, può succedere che mentre il vettore principale sappia far fronte a lunghi tempi di pagamento, in quanto sia un rischio che ha già preventivato e accettato in vista del rapporto di stabile collaborazione avviato con il mittente, il sub-vettore non abbia invece una struttura organizzativa che gli permetta di sopportare il rischio in oggetto, particolari ritardi, o addirittura il mancato pagamento, e abbia, inoltre, difficoltà a procedere nei confronti del vettore principale per timore di perdere un importante rapporto di collaborazione.

Per fornire strumento di tutela a questi soggetti della filiera inevitabilmente più deboli, il legislatore, per mezzo della l. n. 127/2010, ha riconosciuto al sub-vettore l'azione diretta nei confronti del mittente principale, aggiungendo l'art. 7 *ter* al d. lgs. n. 286/2005: in virtù di questa disposizione, il sub-vettore potrà pretendere il pagamento per la sua prestazione non solo nei confronti del mittente, ma di tutti coloro che sono coinvolti nell'operazione del trasporto<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Un'azione diretta tipica di tal genere è quella prevista dall'art. 1676 c.c., la quale permette ai dipendenti dell'appaltatore di agire direttamente nei confronti del committente dell'opera o del servizio, per ottenere la retribuzione pattuita. L'art. 7 *ter*, d. lgs. n. 286/2005, introdotto dalla l. n. 127/2010, stabilisce che «*il vettore di cui all'art. 2, comma 1, lettera b) del D. Lgs. 286/2005, il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso*

Questa previsione di tutela, pur essendo apprezzabile da un lato, presentava svariate criticità dall'altro; il mittente, in primo luogo, si sarebbe potuto ritrovare esposto ad eventuali azioni proposte nei suoi confronti da parte di soggetti a lui estranei al momento della conclusione del contratto e soprattutto non scelti da lui personalmente; con la l. n. 190/2014, questo inconveniente è stato notevolmente attenuato: il comma 247 della stessa aggiunge l'art. 6 *ter* al d. lgs. n. 286/2005, limitando, di fatto, la possibilità di ricorrere a sub-vettori per eseguire la prestazione di trasporto merci, con la previsione che il vettore principale potrà affidare il trasporto effettivo ad un sub-vettore soltanto laddove abbia concluso uno specifico accordo con il mittente, in mancanza di questo il mittente ha facoltà di risolvere il contratto.

Il sub-vettore invece non può procedere con l'affidamento della prestazione di trasporto ad altro vettore in nessun caso, risultando nullo qualsiasi eventuale contratto in tal senso.

Altro profilo di criticità è rappresentato dal fatto che, nell'ambito di un servizio che coinvolga una pluralità di vettori, l'ultimo dei sub-vettori possa presentare difficoltà a risalire al mittente originario, ovvero a tutti coloro che sono coinvolti nell'operazione del trasporto.

Ancora, in presenza di un contratto non concluso in forma scritta potrebbe rinvenirsi ulteriore difficoltà: potrebbe non risultare semplice individuare la

---

*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».* L'azione diretta del sub-vettore è stata però connotata di natura extracontrattuale, in quanto non inquadrabile nel contratto a favore di terzo, poiché il sub-vettore è estraneo al contratto concluso unicamente tra mittente e vettore principale, e quindi inquadrabile, piuttosto, nell'ambito delle obbligazioni *ex lege*. Cfr. Trib. Piacenza 7 gennaio 2015, in *Dir. mar.*, 2016, pp. 560 ss., con nota di F. BERTOLINO, *Quale foro per le obbligazioni ex lege?, Il tertium genus nella giurisprudenza italiana*; e Corte cost. 29 ottobre 2019, n. 226 in *Dir. trasp.*, 2020, pp. 133 ss., con nota di G. BENELLI, *Brevi note sulla legittimità costituzionale dell'azione diretta del sub-vettore contro il committente*.

determinazione dell'importo esatto del corrispettivo della prestazione, per il quale è riconosciuta azione diretta al sub-vettore.

### **5.3.2 La fattispecie del sub-trasporto alla luce della legge n. 190/2014**

Una delle conseguenze derivanti dall'introduzione della legge di stabilità del 2015 è stata l'estensione della rosa delle definizioni fornite dall'art. 2, d. lgs. n. 286/2005, che si è arricchita di una nuova figura: il «sub-vettore», definito quale *«impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano, che, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore»*, ex art. 2, comma 1, lett. e-bis.

Così facendo il legislatore ha provveduto, per la prima volta, a connotare di un riconoscimento legislativo esplicito il sub-vettore, e di uno specifico rilievo il contratto di sub-trasporto<sup>29</sup>; sotto il punto di vista sostanziale, però, la l. n. 190/2014 non sembra aggiungere nulla alla definizione di sub-vettore già nota: quella di un soggetto, stipulante un contratto di trasporto di cose, che si obbliga al trasferimento e alla custodia delle cose trasportate, con l'eccezione che nel contratto in oggetto il ruolo del mittente spetta ad altro vettore, il quale provvede ad affidargli l'esecuzione di una prestazione, in tutto o in parte, a cui si era obbligato a sua volta in un precedente contratto con altro mittente.

---

<sup>29</sup> Cfr. A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)*, op. cit., p. 78; M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, op. cit., p. 370; S. FADDA, *Il contratto di autotrasporto di cose*, in *I contratti di impresa*, op. cit., pp. 668 ss.

Il legislatore regola questa figura guardando al fatto che egli sia coinvolto in uno svolgimento del servizio di trasporto su incarico di un altro vettore, ponendo a tal fine l'accento sull'esecuzione della prestazione che è chiamato a portare a termine, e non sull'aver concluso un contratto di autotrasporto con altro vettore, in qualità di mittente.

Questo, per sottolineare l'identificazione del sub-vettore con la figura del vettore «di fatto» o vettore esecutivo che, effettivamente, porta a termine l'obbligazione contrattuale.

Il sistema della responsabilità solidale del committente<sup>30</sup>, è strettamente collegato alla disciplina della «sub-vettura», prevista dal d. lgs. n. 286/2005, a seguito della modifica ad esso apportata dalla l. n. 190/2014, comma 247: mentre il primo è una tecnica attuata dal legislatore per impedire la diffusione di fenomeni abusivi e di intermediazione parassitaria, la seconda costituiva una prassi che è stata maggiormente dettagliata e regolamentata giuridicamente, a differenza di quando era invece, tradizionalmente, lasciata all'autonomia negoziale delle imprese di trasporto, erano libere di ricorrere a questa modalità di esecuzione del trasporto, salvo espressa indicazione contraria del mittente<sup>31</sup>.

Il comma 247, l. n. 190/2014, non ha solo ampliato la rosa delle definizioni dei soggetti operanti nel settore, ma ha anche introdotto l'art. 6 *ter* al d. lgs. n. 286/2005, intitolato «*disciplina della sub-vettura*», con lo scopo sia di contenere il ricorso alla fattispecie quale scelta per portare a termine la consegna delle merci, e quindi evitare una molteplicità di sub-contratti e soggetti coinvolti nell'operazione di trasferimento, sia per garantire un'adeguata remunerazione al

---

<sup>30</sup> Cfr. *supra*, par. 5.2.

<sup>31</sup> Per un maggiore approfondimento dell'argomento, alla luce delle modifiche apportate dalla l. n. 190/2014, si rinvia ai già citati: M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, op. cit., pp. 370 ss.; A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)*, op. cit., pp. 74 ss.; G. CAROSIELLI, *La responsabilità solidale nell'autotrasporto merci per conto terzi*, op. cit., pp. 251 ss.; A. ZAMPONE, *Novità nell'autotrasporto di cose per conto terzi*, op. cit., pp. 499 ss.; C. TINCANI, *L'attuale disciplina del subtrasporto*, op. cit., pp. 445 ss.

vettore effettivo, il quale potrebbe essere soggetto a forti perdite dovute agli innumerevoli passaggi che si instaurano, da un vettore all'altro, in questa forma di trasporto.

A seguito dell'emanazione della legge di stabilità del 2015, il sub-trasporto è pertanto consentito solo in presenza di un accordo tra mittente e vettore in tal senso, a mezzo del quale il primo autorizzi esplicitamente il secondo a potersi avvalere dell'operato di uno o più sub-vettori, qualora lo ritenga opportuno<sup>32</sup>.

Il legislatore non specifica nulla riguardo la forma che la clausola contrattuale, o l'accordo successivo alla conclusione del contratto, regolante tale questione, debba presentare, lasciando intendere che acquisirà automaticamente la forma scelta dalle parti per procedere alla conclusione del contratto di trasporto, ma consigliando il ricorso alla forma scritta al fine di fornire chiarezza, trasparenza e prova dell'esistenza dell'accordo<sup>33</sup>.

Il vettore principale che affidi, in modo totale o parziale, il trasporto delle merci ad altro vettore, acquisisce nei confronti di quest'ultimo la posizione di mittente, con tutto ciò che ne derivi in termini di assunzione degli oneri, e responsabilità relative alla regolarità contributiva, retributiva e previdenziale di cui all'art. 83 bis, comma 4 *ter*, d. l. n. 112/2008<sup>34</sup>.

Qualora il vettore principale affidi l'esecuzione del trasporto ad un sub-vettore senza il consenso del mittente, quest'ultimo può procedere con la risoluzione del contratto principale per inadempimento, restando comunque obbligato a

---

<sup>32</sup> Utilizzando il plurale, parlando di sub-vettori, la norma fa intendere che il vettore possa decidere di ricorrere alla prestazione di più sub-vettori: ciò sarebbe, in effetti, possibile purché comprovato da più contratti di trasporto conclusi tra vettore principale e sub-vettori esecutivi, relativi alle varie tratte del percorso complessivo, ciascuna assegnata ad un sub-vettore diverso. Qualora sia un sub-vettore a ricorrere alla prestazione di altro sub-vettore, integrerebbe una fattispecie vietata dalla legge.

<sup>33</sup> Si veda A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)*, op. cit., p. 74.

<sup>34</sup> Si tratta, in tal caso, di un regime di responsabilità aggravata deputato a sanzionare in modo più incisivo una condotta che il legislatore ritiene più grave della mancata verifica della regolarità, al punto da estendere il regime anche alla regolarità fiscale.

corrispondere al vettore il compenso per le prestazioni che sono già state eseguite: ciò in virtù del fatto che il legislatore attribuisce a questo tipo di inadempimento un'importanza tale da legittimare lo scioglimento del rapporto, ai sensi dell'art. 1455 c.c.<sup>35</sup>.

L'art. 6 *ter* sancisce il divieto per il sub-vettore di affidare la prestazione del trasporto ad altro vettore, anche qualora questa ipotesi sia esplicitamente autorizzata dal mittente principale; il caso di violazione di tale divieto il contratto che ne consegue sarà nullo, mentre invece il terzo vettore avrà comunque diritto al pagamento della prestazione che ha eseguito, nella stessa misura prevista per il primo sub-vettore, dovendo a tal fine esibire a semplice richiesta, in caso di giudizio, la fattura emessa nei confronti del vettore principale, a dimostrazione che il compenso pattuito per il sub-trasporto non ha subito riduzioni a danno del terzo vettore.

Previsione, questa, finalizzata da un lato a scoraggiare l'intermediazione tra il primo sub-vettore ed i sub-vettori successivi, privandola di fatto della remunerazione; e dall'altro ad evitare il pericolo che gli ultimi sub-vettori percepiscano compensi troppo bassi che non permettano loro di coprire i costi di esercizio, soprattutto a seguito della legge di stabilità 2015, che ha reintrodotto l'autonomia negoziale delle parti, e tolto ogni tipo di soglia minima per la determinazione del corrispettivo.

Il timore del legislatore concerneva il fatto che gli ultimi sub-vettori, qualora si fossero trovati in una posizione di debolezza contrattuale sarebbero stati spinti ad accettare questo tipo di accordi a prezzi inferiori rispetto a quelli di mercato, con

---

<sup>35</sup> Integrando un comportamento del genere il vettore principale, infatti, lede i diritti e gli interessi del mittente, poiché quest'ultimo lo ha personalmente selezionato per la sua serietà e professionalità, scegliendo di affidare la prestazione a lui e non a terzi, così M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, *op. cit.*, p. 371. In caso di violazione del divieto di sub-trasporto non autorizzato, al mittente spetta un risarcimento del danno *ex art.* 1453 c.c., purché ne ricorrano i presupposti.

conseguenti e palesi rischi per la sopravvivenza dell'impresa stessa e della sicurezza stradale.

Risulta sicuramente singolare che il contratto nullo continui, però, a produrre effetti tra le parti, rappresentati dal diritto del vettore terzo a percepire il prezzo del trasporto, nonostante la pattuizione *contra legem*: ciò trova spiegazione nel principio secondo il quale il credito del vettore terzo trae fondamento non dal contratto, considerato nullo, ma direttamente dalla norma di legge in virtù della prestazione eseguita, al fine di evitare un arricchimento, del tutto ingiustificato, del sub-vettore a discapito del sub-vettore successivo<sup>36</sup>.

Perseguendo l'intento di tornare sulla disciplina della sub-vezione, mediante la legge di stabilità del 2015, per chiarirne i principali fondamenti, il legislatore fa comunque salva la facoltà del sub-vettore di esperire azione diretta nei confronti del vettore e del mittente, introdotta nel 2010<sup>37</sup>.

In conclusione, questa sorta di «controriforma» attuata dal legislatore nel 2015, ha permesso agli operatori del settore di godere di una disciplina del sub-trasporto regolamentata in modo più incisivo, introducendo la previa autorizzazione

---

<sup>36</sup> La disciplina del sub-trasporto finora descritta, ammette particolari eccezioni in determinati casi: la prima riguarda le imprese che effettuano trasporti di collettame raggruppando più partite, ciascuna di un peso pari o inferiore a 50 quintali e con servizi implicanti, obbligatoriamente, la rottura del carico; a queste imprese è, difatti, concessa la facoltà di avvalersi di uno o più sub-vettori, anche senza espressa autorizzazione del mittente; cfr. A. CLARONI, *op. ult. cit.*, p. 76. Un'altra particolare eccezione riguarda gli operatori di logistica che assumono la posizione di committenti, piuttosto che di vettori, verso le imprese incaricate della consegna, ai destinatari finali, della merce che gli è stata affidata dai clienti in virtù di contratti di servizi di logistica. Sul contratto di logistica, si rimanda a A. CORRADO, *Il contratto di servizi di logistica*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, *op. cit.*, pp. 681 ss.; M. BRIGNARDELLO, *Il contratto di servizi di logistica*, in AA. VV., *I contratti del trasporto*, *op. cit.*, pp. 1519 ss.; S. FADDA, *Il contratto di logistica integrata*, in AA. VV., *I singoli contratti tipici e atipici nell'evoluzione normativa e giurisprudenziale*, a cura di R. Clarizia – G. Cassano, Milano, 2017, pp.193 ss. La terza eccezione concerne invece i consorzi, le cooperative e le reti d'impresa, definiti dall'art. 2, comma 1, n. 1), d. lgs. n. 286/2005, secondo il quale è considerato vettore l'impresa iscritta all'Albo che sia associata alla cooperativa, al consorzio o alla rete; si veda sul punto M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, *op. cit.*, p. 373.

<sup>37</sup> Cfr. *supra*, par. precedente.

concessa dal mittente affinché il vettore possa ricorrere alla sub-vezione, pur restando l'intera operazione di trasporto sotto la responsabilità globale del vettore principale, che è chiamato a garantirne la buona riuscita.

#### **5.4 Ulteriori novità proposte dalla legge di stabilità 2015: la soppressione della scheda di trasporto e l'introduzione della negoziazione assistita**

Prima di procedere con la disamina di un altro importante istituto introdotto ad opera della legge del 2015, merita un breve cenno un diverso istituto creato per mezzo del d. lgs. n. 286/2005, che il legislatore ha volontariamente scelto di sopprimere con l'emanazione della l. n. 190/2014: la scheda di trasporto.

L'art. 1, comma 247, lett. c), l. n. 190/2014 ha statuito l'abrogazione dell'art. 7 *bis*, d. lgs. n. 286/2005, precisando la soppressione di qualsiasi riferimento a tale istituto contenuto nel medesimo decreto.

L'art. 7, comma 4, del decreto sopra richiamato, sanciva il principio per il quale le indicazioni fornite in forma scritta al vettore, in riferimento all'esecuzione del trasporto, dovessero trovarsi a bordo del veicolo nell'ambito, per l'appunto, della scheda di trasporto, o di altra documentazione equipollente<sup>38</sup>.

Lo stesso art. 7 *bis* chiariva lo scopo di introduzione della stessa, quale quello «*di conseguire maggiori livelli di sicurezza stradale e favorire le verifiche sul corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi in*

---

<sup>38</sup> Sono considerati documenti «equipollenti» alla scheda di trasporto, allo scopo di accertamento della responsabilità per violazione delle norme poste a tutela della sicurezza stradale: la lettera di vettura internazionale CMR, i documenti doganali, il documento di cabotaggio, i documenti di accompagnamento dei prodotti assoggettati ad accisa, il documento di trasporto cosiddetto d.d.t., e qualsiasi altro documento che deve accompagnare la merce secondo disposizioni di legge, nazionale o internazionale, purché contententi tutti i dati e le indicazioni richieste per la scheda di trasporto. A fornire un elenco dettagliato dei documenti equipollenti alla scheda di trasporto, è intervenuta la circolare interministeriale del 3 dicembre 2009 (prot. 104497). Cfr. G. BENELLI, *Il contratto di trasporto stradale di cose*, in AA. VV., *I contratti del trasporto*, op. cit., pp. 1129 ss.



*ambito nazionale*»<sup>39</sup>, connotando l'istituto in oggetto di una finalità di carattere pubblicistico, connessa ad esigenze di tutela della sicurezza stradale e sociale e di controllo sul regolare esercizio dell'autotrasporto da parte di imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori, idonee quindi a svolgere suddetta professione.

Tale documento era compilato a cura del mittente e conservato dal vettore a bordo del veicolo adibito all'attività del trasferimento delle merci; il contenuto della stessa era specificato nel decreto ministeriale 30 giugno 2009, n. 554<sup>40</sup>: al suo interno dovevano essere riportate le indicazioni relative al vettore, al committente, al caricatore ed al proprietario della merce, quelle riguardanti l'oggetto del contratto quindi la tipologia ed il peso della merce, nonché i luoghi di carico e scarico della stessa<sup>41</sup>.

A seguito della soppressione della scheda di trasporto, operata dalla legge di stabilità del 2015, che ha travolto anche il concetto stesso di «documentazione equipollente», gli operatori del settore hanno incontrato numerose difficoltà applicative dell'art. 7, comma 4, d. lgs. n. 286/2005, ravvisando una sempre più crescente propensione del legislatore a promuovere l'uso della forma scritta per la stipula del contratto di trasporto di cose.

---

<sup>39</sup> Sulla scheda di trasporto cfr. M. RIGUZZI, *La scheda di trasporto: prime considerazioni in ordine ai contenuti, alla compilazione ed alla conservazione del documento*, in *Dir. trasp.*, 2009, pp. 773 ss.; M. RIGUZZI, *Ulteriori riflessioni in tema di autotrasporto di cose per conto di terzi*, *op. cit.*, pp. 405 ss. L'A. ha affermato che la scheda di trasporto è richiesta limitatamente ai servizi effettuati entro i confini del territorio nazionale, escludendo pertanto le tratte interne ricomprese nell'ambito di trasporti internazionali.

<sup>40</sup> In *G.U.* n. 153 del 4 luglio 2009.

<sup>41</sup> Nel modello della scheda di trasporto erano previsti anche appositi spazi per l'inserimento di: «eventuali dichiarazioni», un campo da compilare qualora non fosse possibile individuare il proprietario delle merci; «osservazioni varie» che vettore o conducente potevano utilizzare per apportare annotazioni riguardanti variazioni dei dati inseriti nel documento; «eventuali istruzioni» in cui si potevano inserire le indicazioni fornite al vettore da parte del mittente o di uno degli altri soggetti della filiera, e che potevano rilevare ai fini dell'individuazione della responsabilità di cui all'art. 7, d. lgs. n. 286/2005.

La negoziazione assistita è prevista dal comma 249 della l. n. 190/2014, e costituisce una procedura alternativa di risoluzione di controversie in materia di contratto di trasporto o di sub-trasporto di cui al d. l. 12 settembre 2014, n. 132<sup>42</sup>.

Questo significa che per poter proporre in giudizio una domanda che trovi fondamento in un contratto di trasporto o di sub-trasporto<sup>43</sup> di cose, anche se non è espressamente specificato dalla norma, è indispensabile ricorrere al procedimento di negoziazione assistita che si instaura per mezzo dell'invito, recapitato all'altra parte, a stipulare una convenzione di negoziazione assistita.

Il campo di applicazione di questo istituto è relativo ai soli contratti di trasporto e sub-trasporto conclusi tra committenti professionali e vettori professionali; la negoziazione non produrrà i suoi effetti qualora nel contratto in oggetto il mittente sia un consumatore e quindi una persona fisica mossa da scopi diversi rispetto all'attività imprenditoriale, commerciale, artigianale o professionale eventualmente svolta.

Va precisato che non possono costituire oggetto di negoziazione assistita le controversie che siano relative a diritti indisponibili o rapporti di lavoro, nonostante derivino da contratti di trasporto, secondo quanto statuito dall'art. 2, comma 2, lett. b), d. l. n. 132/2014: saranno pertanto escluse dal suo ambito di

---

<sup>42</sup> In *G.U. Serie Generale* n. 212 del 12 settembre 2014. L'istituto in questione è stato introdotto nell'ordinamento nazionale allo scopo di disincentivare il contenzioso civile in sede giurisdizionale; consiste in un accordo per mezzo del quale le parti, assistite dai rispettivi avvocati, stabiliscono di cooperare con lealtà e buona fede al fine di risolvere in modo amichevole una controversia. Questa tipologia di procedura è, generalmente, facoltativa, ma per determinate materie è stata posta come condizione di procedibilità della domanda giudiziale (come ad esempio per il risarcimento del danno da circolazione di veicoli e natanti). Sulla negoziazione assistita si vedano S. DELLE MONACHE, *Profili civilistici della "negoziazione assistita"*, in *Giust. civ.*, 2015, pp. 105 ss.; A. TRINCHI, *La negoziazione assistita (prima parte)*, in *Studium iuris*, 2017, pp. 19 ss.; ID., *La negoziazione assistita (seconda parte)*, in *Studium iuris*, 2017, pp. 161 ss.; D. CASTAGNO, *Negoziazione assistita: i primi orientamenti della giurisprudenza*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 2017, pp. 747 ss.

<sup>43</sup> Si fa riferimento al contratto di trasporto ed a quello di sub-trasporto senza specificazione alcuna, ma dalla finalità della norma è possibile dedurre che il campo di applicazione sia circoscritto al contratto di autotrasporto di merci in conto terzi. In argomento, si veda A. ZAMPONE, *La negoziazione assistita nelle controversie in materia di contratto di trasporto e sub-trasporto*, in *Dir. trasp.*, 2015, pp. 673 ss.

applicazione tutte quelle controversie che presenteranno ad oggetto l'accertamento della nullità di clausole contrattuali comportanti modalità e condizione di esecuzione della prestazione in contrasto con quanto sancito dalla legge in tema di sicurezza della circolazione stradale, ex art. 4, comma 2, d. lgs. n. 286/2005; ed anche le controversie relative al pagamento della differenza retributiva a seguito dell'introduzione del regime dei costi minimi, in quanto relative a diritti indisponibili delle parti.

Va inoltre specificato che qualora l'esperimento del procedimento di negoziazione assistita sia condizione di procedibilità della domanda giudiziale, la condizione è considerata attuata anche laddove l'invito non sia stato seguito da adesione, o sia stato seguito da rifiuto entro trenta giorni dalla sua ricezione, oppure quando il tempo stabilito per la conclusione del procedimento sia inutilmente decorso.

Un aspetto di rilevante interesse è il coordinamento tra la negoziazione assistita ed altre forme di risoluzione alternative delle controversie, in particolare la mediazione, nel settore specifico oggetto della trattazione. Mentre la prima è condizione di procedibilità della domanda giudiziale, la seconda non lo è, a meno che non venga espressamente convenuta nel contratto di trasporto o in accordo successivo.

Il comma 249 della legge di stabilità 2015 stabilisce una regola nell'ipotesi di concorso tra differenti condizioni di procedibilità: secondo la disposizione *«se le parti, con accordo o nel contratto, prevedono la mediazione presso le associazioni di categoria a cui aderiscono le imprese, la negoziazione assistita esperita si considera comunque valida»*, risultando però una norma di difficile interpretazione è necessario concordare quale significato possa essere attribuito

all'espressione che, nel caso in oggetto, preveda che la negoziazione assistita esperita si consideri comunque valida<sup>44</sup>.

Una prima ipotesi conduce a pensare che nonostante sia stata determinata, nel contratto o con accordo, la procedura di mediazione, ciò non escluda che si debba esperire anche la negoziazione assistita, nell'ipotesi in cui la mediazione non abbia avuto successo; una seconda soluzione parrebbe quella di stabilire che la negoziazione debba comunque precedere l'attuazione dell'istituto della mediazione previsto dal contratto; mentre una terza interpretazione presupporrebbe un errore terminologico commesso dal legislatore: quest'ultimo avrebbe cioè utilizzato, in modo improprio, il termine «mediazione» in luogo di quello di «negoziazione», laddove volesse precisare che la negoziazione possa essere svolta con l'assistenza delle associazioni di categoria (in luogo, in questa prospettiva, dell'assistenza degli avvocati).

Un'ultima possibile ipotesi potrebbe essere quella per cui dopo aver esperito senza esito la negoziazione, non sarebbe più necessario ricorrere alla mediazione con le associazioni di categoria prima di procedere giudizialmente, anche nel caso in cui questo rimedio sia stato determinato convenzionalmente dalle parti come condizione dell'azione.

Le prime due ipotesi sembrerebbero da escludere in quanto presupponenti, entrambe, una negoziazione assistita non ancora celebrata, mentre invece la norma fa riferimento ad un procedimento di negoziazione già esperito; la terza soluzione, che avanza l'ipotesi di un errore da parte del legislatore, non convince poiché, nonostante il procedimento resti di fatto immutato, attribuirebbe più rilievo al momento dell'identità soggettiva dell'attività di assistenza da prestare in favore delle parti, piuttosto che al momento facilitativo, mentre invece la negoziazione assistita non possiede alcuna connotazione decisoria.

---

<sup>44</sup> Cfr. A. ZAMPONE, *La negoziazione assistita nelle controversie in materia di contratto di trasporto e sub-trasporto*, op. cit., pp. 685 ss.; A. ZAMPONE, *Novità nell'autotrasporto di cose per conto terzi*, op. cit., pp. 501 ss.

L'opzione più plausibile resta pertanto l'ultima, secondo la quale è lecito ritenere che anche dove la mediazione, pur non obbligatoria per legge, sia stata stabilita convenzionalmente dalle parti, e qualificata mediante la presenza dell'assistenza delle associazioni di categoria, non è da escludere che laddove si sia proceduto senza successo con la negoziazione assistita, la domanda giudiziale debba considerarsi procedibile, proprio in virtù di quanto statuito dal comma 249.

Obbligare, infatti, le parti ad esperire prima la negoziazione e poi il procedimento di mediazione non farebbe che provocare un inutile allungamento della fase che precede l'accesso alla giustizia ordinaria.

Il legislatore ha pragmaticamente riconosciuto che se le parti non pervengono ad una conciliazione mediante il ricorso ad uno degli strumenti di risoluzione alternativa delle controversie previsti, sarà poco probabile che lo faranno con un altro, risultando quindi opportuno considerare come assolto l'onere di esperire la mediazione davanti alle associazioni di rappresentanza, nel caso in cui sia già avvenuto l'esperimento della negoziazione, pur senza successo.

Diversamente infatti, mentre gli effetti della negoziazione terminata con successo sarebbero quelli di ritenere la controversia definitivamente composta senza necessità per le parti di ricorrere alla mediazione, viene da domandarsi quali sarebbero gli effetti dell'esperimento della negoziazione non andata a buon fine che rimarrebbero validi, se non quelli inerenti alla condizione di procedibilità.

La norma precisa che relativamente all'azione diretta che il sub-vettore può esperire per il pagamento del corrispettivo, secondo l'art. 7 *ter*, d. lgs. n. 286/2005, nei confronti di tutti i soggetti che hanno ordinato il trasporto, non sussiste l'obbligo di negoziazione.

L'esclusione di suddetta fattispecie dall'ambito di applicazione della negoziazione era già chiara in considerazione dell'esonero previsto per tutte le controversie aventi ad oggetto diritti indisponibili, l'art. 7 *ter* sopra citato vieta, infatti, al sub-vettore di disporre in modo diverso rispetto a quanto stabilito dalla

normativa, e quindi di poter rinunciare contrattualmente all'azione diretta verso i vettori o committenti precedenti<sup>45</sup>.

In conclusione, pur essendo vero che la negoziazione assistita è prevista quale condizione di procedibilità di tutte le azioni derivanti dal contratto di trasporto e da quello di sub-trasporto, non tutte le azioni connesse a quest'ultima fattispecie contrattuale devono essere oggetto di tale istituto, alcune infatti sono espressamente escluse: *a)* le azioni dirette del sub-vettore di cui all'art. 7 *ter*, d. lgs. n. 286/2005; *b)* le azioni del secondo sub-vettore nei confronti del primo sub-vettore relativamente al pagamento del corrispettivo, alla luce della disciplina introdotta con la legge di stabilità del 2015 che sancisce la nullità del contratto regolante il secondo sub-trasporto; *c)* tutte le altre azioni eventuali che possono derivare da un contratto concluso tra un primo sub-vettore ed un secondo sub-vettore, ritenuto nullo in virtù della violazione della già citata disposizione inderogabile<sup>46</sup>.

Mediante la legge di stabilità del 2015 il legislatore ha, pertanto, cercato di connotare nuovamente le parti di quell'autonomia contrattuale di cui erano state private a seguito dell'introduzione dei costi minimi di esercizio, continuando, sulla scia della riforma iniziata nel 2005, a promuovere l'uso della forma scritta nella conclusione dei contratti di trasporto, a garanzia di trasparenza e sicurezza sociale; obiettivo supportato anche dall'introduzione della responsabilità solidale del committente, finalizzata a combattere fenomeni di abusivismo di settore, dalla promozione della legalità, riconoscendo giuridicamente la figura sempre più utilizzata del sub-vettore, e della sicurezza stradale, prevedendo valori indicativi di riferimento, che le parti devono ad ogni modo tenere in considerazione.

---

<sup>45</sup> Ad ogni modo, ribadire l'assenza di obbligo di esperire negoziazione assistita in tale caso risulta un rafforzamento della tutela proposta dal legislatore nei confronti del contraente più debole della filiera dell'autotrasporto di merci in conto terzi.

<sup>46</sup> Per maggiori approfondimenti sul tema A. ZAMPONE, *La negoziazione assistita nelle controversie in materia di contratto di trasporto e sub-trasporto*, *op. cit.*, pp. 692 ss.

## CAPITOLO VI

# IL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA IN CONTO TERZI NEL PANORAMA COMUNITARIO ED INTERNAZIONALE

6.1.1 Il trasporto internazionale di merci su strada: la CMR. – 6.1.2 Profili indicativi del contratto di trasporto internazionale. – 6.2 Il cabotaggio stradale di merci. – 6.3 Il cronotachigrafo.

### 6.1.1 Il trasporto internazionale di merci su strada: la CMR

«Per trasporto internazionale si intende lo spostamento di un veicolo: carico, fra due Stati o territori diversi; in transito, in uno o più Stati o territori; a vuoto, sugli stessi itinerari»<sup>1</sup>.

I trasporti internazionali di merci su strada sono, principalmente, regolati dalla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956, ratificata e resa esecutiva in Italia con legge 6 dicembre 1960, n. 1621<sup>2</sup>, come modificata dal Protocollo di Ginevra del 1978, ratificato con legge 27 aprile 1982, n. 242<sup>3</sup>, di seguito CMR<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> C. LOBINA – A. MACERA, *Autotrasporto di merci*, op. cit., p. 325.

<sup>2</sup> In *G.U.* n. 5 del 7 gennaio 1961.

<sup>3</sup> In *G.U.* n. 130 del 13 maggio 1982.

<sup>4</sup> Per maggiori approfondimenti sulla disciplina della CMR si rinvia a J. LIBOUTON, *Convention on the contract for international carriage goods by road*, in *E.T.L.*, 1973; E. FADDA, *Ancora sui presupposti per l'applicazione della C.M.R.*, in *Dir. mar.*, 1984, pp. 554 ss.; E. COSTANZO, *Il contratto di trasporto internazionale nella CMR*, Milano, 1984; G. SILINGARDI, *La C.M.R.: da normativa uniforme di applicazione necessaria a disciplina pattizia*, in *Dir. comm. int.*, 1987, pp. 613 ss.; P. IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990; G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, op. cit., pp. 7 ss.; S. ZUNARELLI, voce «Trasporto internazionale», in *Digesto/comm.*, XVI, Torino, 1999, pp. 88 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, op. cit.; G. REALE, *Il contratto di trasporto di persone e cose su strada*, in *Codice dei trasporti*, a cura di L. Tullio – M. Deiana, op. cit., pp. 1284 ss.; A. CORRADO, *Il trasporto internazionale di merci su strada*, in *AA. VV.*, *I contratti del trasporto*, op. cit., pp. 1213 ss.; C. LOBINA – A. MACERA, *Autotrasporto di merci*, op. cit., pp. 325 ss.;

Questa normativa regola i rapporti rientranti nel suo campo di applicazione, prevalendo sulle regole di diritto comune, incluse le norme di diritto internazionale privato, sia quelle anteriori che quelle sopraggiunte dopo l'entrata in vigore della stessa: una conclusione questa che ha trovato definitiva consacrazione a seguito della riforma intervenuta sull'art. 117 cost., il cui testo modificato sancisce il dovere per il legislatore nazionale di rispettare gli obblighi che derivano dal fatto che l'Italia faccia parte di una convenzione internazionale, rispettando quindi il conseguente dovere di non interferire con norme interne, anche successive, nella disciplina di fattispecie di origine internazionale.

L'art. 1 della CMR<sup>5</sup> fornisce il campo di applicazione della stessa, sottolineando i due presupposti da cui il legislatore parte per un'applicabilità uniforme della stessa: l'esistenza di un contratto di trasporto di cose su strada e l'internazionalità del rapporto<sup>6</sup>.

In riferimento al primo requisito, esso è rappresentato dalla necessità che il trasferimento delle merci avvenga su strada e che la volontà delle parti di effettuare il trasporto in tal senso sia chiaramente manifesta; tale requisito è stato oggetto di esame da parte della dottrina, al fine di individuare quali rapporti contrattuali potessero rientrare nel regime della convenzione<sup>7</sup>; in particolare ci si riferiva alle problematiche derivanti da possibili sovrapposizioni tra la figura dello spedizioniere e quella del vettore, oltre a quelle attinenti ad altre fattispecie negoziali caratterizzate da prestazioni affini a quelle presenti nel contratto di trasporto.

---

S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, op. cit., pp. 327 ss.

<sup>5</sup> Il testo normativo di riferimento è rinvenibile in *Codice dei Trasporti*, a cura di S. POLLASTRELLI, op. cit. 155 ss.

<sup>6</sup> In argomento, cfr. G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, op. cit., pp. 7 ss.

<sup>7</sup> Cfr. G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, op. cit., pp. 8 ss.; S. ZUNARELLI, voce «*Trasporto internazionale*», op. cit., pp. 95 ss.



Oggi, è possibile affermare che la dottrina è concorde nel ritenere che, ai fini dell'applicabilità della CMR, si deve fare ricorso al solo criterio dell'assunzione dell'obbligo di trasportare, escludendo, pertanto, dalla nozione di vettore colui che operi nel campo dell'organizzazione del trasporto, senza assumere nessun obbligo di trasportare. La CMR non si applica, quindi, allo spedizioniere a meno che non abbia assunto l'obbligo di trasportare<sup>8</sup>.

L'internazionalità del rapporto costituisce il secondo requisito: il trasporto deve essere costituito da un luogo di caricazione e uno di consegna situati in due Stati differenti, di cui almeno uno abbia ratificato, o abbia aderito, alla Convenzione in oggetto<sup>9</sup>.

L'internazionalità del rapporto deve, ad ogni modo, essere accertata basandosi sull'indagine della volontà delle parti, pertanto anche un trasporto che veda coinvolti due paesi non aderenti alla Convenzione, può essere assoggettato alla stessa, se la volontà dei contraenti emergerà in tal senso in forza di clausole come, ad esempio, la *paramount clause*<sup>10</sup>.

La ricostruzione della volontà delle parti rappresenta quindi il criterio ermeneutico decisivo per sancire l'assoggettabilità o meno del trasporto alla CMR.

Il carattere oggettivo dell'internazionalità del trasporto, unitamente all'irrelevanza dei criteri di collegamento propri del diritto internazionale privato, permettono di ampliare l'ambito di operatività della convenzione in esame; del tutto irrilevanti risultano infatti elementi quali il domicilio, ovvero la nazionalità delle parti, il luogo di conclusione del contratto o, in generale, tutti i criteri di

---

<sup>8</sup> Al contrario, deve ritenersi che la figura dello spedizioniere – vettore rientri nella nozione di vettore ai sensi della CMR. Sulla questione cfr. S. ZUNARELLI, voce «*Trasporto internazionale*», *op. cit.*, pp. 95 ss.

<sup>9</sup> In tal senso si veda Cass. 2 ottobre 2003, n. 14680, in *Riv. dir. internaz. priv. e process.*, 2004, pp. 1014 ss.; Trib. Bergamo 4 giugno 2005, in *Dir. trasp.*, 2007, pp. 621 ss.

<sup>10</sup> È il caso del trasporto tra Turchia ed Irak, entrambi non aderenti alla CMR, ed oggetto della decisione App. Versailles 13 novembre 1985.

collegamento utilizzati e richiamati nelle convenzioni internazionali, comprese quelle in materia di trasporto<sup>11</sup>.

L'art. 1 della CMR, ai commi 1, 2, 3 e 4 individua i requisiti a cui il contratto soggetto alla CMR deve rispondere ed elenca i trasporti non disciplinati dalla stessa, tra i quali figurano i trasporti postali, già regolamentati ad altra Convenzione internazionale; i trasporti funebri ed il trasporto internazionale di masserizie, ovvero i traslochi.

Oggetto del trasporto, secondo quanto statuito dalla CMR, risultano essere le *marchandises*: ovvero quelle merci che, nel nostro ordinamento, sono rappresentate dalle «cose», in base all'accezione indicata dall'art. 1678 c.c., quali entità materiali ossia «*corporali percettibili ai sensi*»<sup>12</sup>.

Al fine di rientrare nel regime applicativo della Convenzione, a nulla rileva il requisito della professionalità del vettore, mentre risulta fondamentale che il trasporto sia eseguito a titolo oneroso; restando esclusi dall'applicazione di suddetta disciplina tutti i trasporti eseguiti a titolo gratuito, ovvero amichevole.

La Convenzione individua i mezzi con cui eseguire i trasporti che possono essere ad essa assoggettati: deve trattarsi di veicoli, automobili, autoarticolati, rimorchi e semirimorchi, come definiti nella Convenzione internazionale di Ginevra sulla circolazione stradale del 19 settembre 1969, alla quale la CMR opera un espresso rinvio<sup>13</sup>.

Si segnala, inoltre, che la presente Convenzione si applica altresì ai trasporti internazionali di merci su strada eseguiti da istituzioni, autorità o organismi governativi, secondo quanto statuito dall'art. 1, comma 3, qualora abbiano concluso contratti di trasporto a titolo oneroso<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Per maggiori approfondimenti si veda G. BENELLI, *Il contratto di trasporto stradale di cose*, in AA. VV., *I contratti del trasporto*, op. cit., pp. 1129 ss.

<sup>12</sup> A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, op. cit., p. 41.

<sup>13</sup> Sul punto S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, op. cit., pp. 376 ss.

<sup>14</sup> Cfr. G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, op. cit., pp. 14 ss.

La Convenzione è stata, sin dal momento della sua entrata in vigore, oggetto di un attento esame da parte della giurisprudenza, in particolar modo con riguardo alla sua derogabilità ed alla portata della autonomia delle parti.

Secondo l'orientamento della Corte di Cassazione è escluso, già da tempo, il carattere di normativa di applicazione necessaria della CMR, poiché essa sarebbe applicabile in seguito alla manifestazione della volontà delle parti in tal senso: volontà, quest'ultima, che non deve obbligatoriamente risultare dalla lettera di vettura, ben potendo risultare anche da pattuizioni orali, secondo l'insegnamento della Suprema Corte<sup>15</sup>.

Mentre una parte minoritaria della giurisprudenza di merito<sup>16</sup> segue l'orientamento della Suprema Corte, la tesi maggioritaria sostiene che la CMR sia applicabile ad ogni tipo di trasporto internazionale su strada, che presenti i requisiti richiesti dalla Convenzione, senza necessità alcuna di richiamo – espresso o meno – alla stessa da parte dei contraenti<sup>17</sup>.

La dottrina, di contro, mantiene una posizione abbastanza uniforme sul punto; l'interpretazione adottata dalla Suprema corte non è ampiamente condivisa dalla maggioranza degli Autori<sup>18</sup>, che estendono l'applicabilità della CMR, prescindendo dal richiamo espresso delle parti contraenti.

---

<sup>15</sup> Con riferimento all'orientamento secondo il quale la disciplina uniforme non è una normativa di applicazione necessaria, si veda, tra le altre, Cass. 26 novembre 1980, n. 6272, in *Giust. civ.*, 1981, I, pp. 291 ss., con nota di M. GRIGOLI, *Sull'applicabilità della Convenzione di Ginevra del 19 marzo 1956 relativa al trasporto internazionale di merce su strada*; Cass. 8 marzo 1983, n. 1708, in *Dir. mar.*, 1984, pp. 554 ss.; Cass. 23 febbraio 1998, n. 1937, in *Dir. mar.*, 2000, pp. 132 ss., con nota di L. BOGGIO, *La C.M.R. in Cassazione: errare humanum est...*; Cass. 7 agosto 2001, n. 10891, in *Dir. mar.*, 2003, pp. 806 ss.; Cass. 2 ottobre 2003, n. 14680, in *Dir. mar.*, 2003, pp. 864 ss., con nota di A. LA MATTINA, *Trasporto di merci "sensibili" e responsabilità del vettore nella CMR*; Cass. 7 febbraio 2006, n. 2529, in *Dir. trasp.*, 2006, pp. 638 ss.

<sup>16</sup> Trib. Trieste, 17 settembre 1996, in *Dir. mar.*, 1998, pp. 1189 ss.; App. Trieste, 5 novembre 2001, in *Dir. trasp.*, 2003, pp. 279 ss.

<sup>17</sup> Ritengono che la CMR sia applicabile senza necessità di richiamo delle parti: App. Torino 4 giugno 1984, in *Riv. dir. internaz. priv. process.*, 1984, pp. 586 ss.; Trib. Biella 15 maggio 1998, in *Dir. mar.*, 1999, pp. 883 ss.; App. Brescia 1° giugno 2001, in *Dir. mar.*, 2002, pp. 566 ss.

<sup>18</sup> M. GRIGOLI, *Sull'applicabilità della convenzione di Ginevra del 1956*, in *Giust. civ.*, 1981, I, pp. 296 ss.; G. SILINGARDI, *La C.M.R.: da normativa uniforme di applicazione necessaria a disciplina*

Risulta, in tal senso, quasi doveroso concordare con quanti hanno affermato che l'orientamento prevalente della Corte di Cassazione conduce ad un risultato piuttosto opinabile, consistente nel trasformare il testo della convenzione in una «*sorta di raccolta di condizioni generali di contratto poste a disposizione di quei contraenti che vogliono avvalersene*»<sup>19</sup>.

Così facendo si conferirebbe all'autonomia delle parti la facoltà di poter pregiudicare quella certezza del diritto cui, invece, le norme di diritto uniforme, aspirano<sup>20</sup>.

Ormai da tempo, autorevole dottrina auspica l'emanazione di una legge di interpretazione autentica, ovvero un intervento della Corte di Giustizia<sup>21</sup> in merito alle condizioni di applicabilità della CMR che «*tenga conto dell'orientamento quasi unanime della dottrina, della prevalente giurisprudenza di merito e di quella, d'ogni grado, degli altri Stati contraenti*»<sup>22</sup>.

### **6.1.2 Profili indicativi del contratto di trasporto internazionale**

L'art. 4 della CMR statuisce che il contratto è stabilito dalla lettera di vettura e che la mancanza, la perdita ovvero l'irregolarità della stessa non pregiudica l'esistenza o la validità del contratto, il quale resta, ad ogni modo, sottoposto alle disposizioni della Convenzione; la lettera di vettura CMR non costituisce quindi

---

*pattizia, op. cit.*, pp. 613 ss.; L. TULLIO, *La CMR, convenzione di diritto uniforme*, in *Dir. trasp.*, 1992, pp. 125 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre, op. cit.*, pp. 372 ss.

<sup>19</sup> G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada, op. cit.*, p. 24.

<sup>20</sup> S.M. CARBONE, *Il diritto uniforme in tema di trasporto e il suo ambito di applicazione nell'ordinamento italiano: casi e materiali*, in *Dir. mar.*, 1978, p. 380.

<sup>21</sup> Sul punto A.G. LANA, *Presupposti di applicazione della CMR*, in *Dir. trasp.*, 1992, pp. 751 ss.

<sup>22</sup> L. TULLIO, *La CMR, convenzione di diritto uniforme*, 1992, *op. cit.*, p. 125.

requisito imprescindibile al fine di provare l'esistenza di un contratto di trasporto, la cui forma rimane libera<sup>23</sup>.

Nonostante la libertà di forma del contratto prevista, la lettera di vettura è importante poiché garantisce la certezza non soltanto dei rapporti tra le parti, ma anche del contenuto dei vari elementi caratterizzanti il trasporto, essendo prevista però la facoltà, sia per i contraenti che per il destinatario e/o avente diritto, di ricorrere all'utilizzo di ulteriori elementi probatori in merito alla conclusione del contratto ed al suo contenuto negoziale.

La lettera di vettura CMR non presenta requisiti di negoziabilità, dunque non risulta essere un titolo di credito rappresentativo della merce ma comprova, fino a prova contraria, l'avvenuta conclusione del contratto e la ricezione delle merci da parte del vettore ma anche, più in generale, tutte le condizioni cui il contratto è sottoposto.

Per quanto concerne il soggetto in capo al quale vige l'obbligo di emanare la lettera di vettura, l'art. 5 del testo uniforme non specifica nulla in proposito, portando parte della dottrina, a fronte anche di un mancato orientamento giurisprudenziale uniforme, a ritenere che tanto il mittente, quanto il vettore, ed in alcuni casi anche lo spedizioniere, possano emettere il documento di trasporto indifferentemente<sup>24</sup>.

Di seguito, l'art. 6 contiene un'elencazione delle indicazioni da inserire nella lettera di vettura, distinguendo al comma 1 quelle obbligatorie: il luogo e la data di compilazione; il nome e l'indirizzo del mittente e del vettore, nonché quelli del destinatario; gli elementi utili a stabilire il momento e il luogo dell'avvenuta conclusione del contratto e la natura delle merci e del relativo imballaggio; al

---

<sup>23</sup> G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, op. cit., p. 60; S. ZUNARELLI, voce «Trasporto internazionale», op. cit., p. 96; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, op. cit., p. 6.

<sup>24</sup> Sul punto cfr. A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, Padova, 1984, p. 84; G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, op. cit., p. 59.

comma 2 le eventuali ed ulteriori indicazioni da inserire; mentre al comma 3 si statuisce la libertà delle parti di poter inserire qualsiasi altra indicazione che ritengano utile ai fini del trasporto.

L'inesattezza o l'insufficienza delle indicazioni sopra menzionate possono causare la perdita della merce, un danno alle stesse ovvero eventuali spese e, proprio al fine di circoscrivere l'accadimento di queste fattispecie, l'art. 7, CMR, regola la responsabilità del mittente e del vettore in relazione ad una compilazione non esatta; questo per consentire al vettore l'adempimento del contratto senza l'eventualità di incontrare il rischio di dover sopportare costi o danni a seguito delle indicazioni, della lettera di vettura, inesatte o insufficienti ad opera del mittente<sup>25</sup>.

Dalla disposizione dell'art. 7, al comma 2, si deduce che, fino a prova contraria, il vettore che inserisca nella lettera di vettura le indicazioni elencate al paragrafo 1 dello stesso articolo, agisca per conto del mittente stesso, integrando quindi responsabilità del vettore per le spese e i danni arrecati all'avente diritto alla merce a seguito del mancato inserimento delle indicazioni obbligatorie<sup>26</sup>.

Verificare l'esattezza delle indicazioni trascritte nella lettera di vettura è un onere spettante direttamente al vettore, al momento della ricezione della merce, secondo quanto previsto dall'art. 8.

Nel caso in cui tale verifica non risulti possibile, per svariate ragioni, il vettore è tenuto ad apporre delle riserve, che devono essere necessariamente motivate, ovvero devono riferire le ragioni che gli hanno impedito di procedere con la verifica, o la natura dei difetti riscontrati riguardo alla natura delle merci e al loro imballaggio.

---

<sup>25</sup> G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, op. cit., p. 65.

<sup>26</sup> S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, op. cit., p. 656.

L'assenza di riserve motivate lascia intendere il buono stato della merce e del loro imballaggio, una presunzione che può essere superata per mezzo del ricorso ai mezzi probatori che sono considerati possibili e ammissibili, secondo la legge, dal giudice adito.

Merita segnalare la facoltà per il mittente, ai sensi dell'art. 8, comma 3, di richiedere al vettore la verifica del peso lordo, ovvero la quantità della merce o il contenuto dei colli, per poter rendere le indicazioni, di cui alla lettera di vettura, incontestabili.

Nell'ipotesi in cui il mittente richieda tale verifica, il vettore non potrà sottrarsi e le risultanze che ne conseguiranno dovranno essere menzionate nella lettera di vettura; in caso di difformità tra quanto dichiarato nella lettera di vettura e quanto effettivamente verificato, la parte che ha richiesto la verifica in oggetto potrà beneficiare dei risultati sotto il profilo probatorio.

In conclusione sia il vettore che il mittente possono procedere con la richiesta di verificare le indicazioni contenute nel documento, così da fornire la prova per superare la presunzione di conformità del contenuto della lettera di vettura e dello stato della merce, secondo quanto statuito dall'art. 9 CMR.

In ordine alla modalità di esecuzione del contratto di trasporto internazionale, la CMR se ne occupa in modo non sufficientemente organico; si può infatti osservare come la stessa non faccia alcun riferimento ad istituti generali in materia di contratti, come ad esempio il recesso o la risoluzione, nonostante queste due fattispecie possano ricoprire un'importanza notevole nell'ambito di un contratto che abbia ad oggetto una pluralità di trasporti.

Uno dei principali profili attinenti alla modalità di esecuzione del trasporto è rappresentato dalla scelta dell'itinerario da seguire; la CMR non contiene alcuna indicazione in merito, lasciando libera la dottrina<sup>27</sup> di ritenere che, in assenza di un

---

<sup>27</sup> G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, op. cit., pp. 75 ss.; S. ZUNARELLI, voce «*Trasporto internazionale*», op. cit., pp. 96 ss.

accordo, anche tacito, sia il vettore a scegliere quello abitualmente seguito, che di solito coincide con l'itinerario più breve.

Nel caso in cui il vettore decida di discostarsi dall'itinerario concordato, in modo ingiustificato, egli sarà responsabile di eventuali ritardi nella riconsegna se il ritardo è dovuto a tale deviazione, o qualora quest'ultima arrechi pregiudizio all'avente diritto; se invece la modifica dell'itinerario concordato è una scelta che risulta obbligata, poiché dettata da oggettive necessità e decisa nell'interesse della spedizione stessa, nessuna responsabilità sorgerà in capo al vettore.

Relativamente alla scelta del veicolo per mezzo del quale effettuare il trasporto, nonostante la CMR non dica nulla di particolare in proposito, dall'analisi delle disposizioni in tema di responsabilità si può desumere che il vettore debba scegliere il veicolo ritenuto più idoneo in base alla tipologia di merce da trasportare, risultando responsabile per gli eventuali danni alla merce che possono derivare dall'inidoneità del mezzo scelto.

L'art. 10 concerne la responsabilità del mittente, affermando la sua responsabilità verso il vettore per i danni alle persone, al materiale o ad altre merci, oltre alle spese, sempre a suo carico, causate da eventuali imperfezioni nell'imballaggio.

Un imballaggio difettoso esonera, infatti, il vettore dall'obbligo di risarcimento, se causato dal mittente; per poter usufruire di tale esonero il vettore sarà, però, tenuto a dimostrare che il difetto dell'imballaggio non era presente al momento della presa in consegna e che le condizioni dell'imballaggio erano comunque insufficienti; al contrario, se il difetto risulta evidente il vettore ha l'obbligo di apporre espressa riserva, al fine di poter eventualmente agire contro il mittente.

Tra le molteplici tematiche trattate dalla CMR, tra le più complesse figura la disciplina relativa al diritto di contrordine il quale, ai sensi dell'art. 12, è descritto come il diritto del mittente di disporre della merce, fino a quando il secondo



esemplare della lettera di vettura sia consegnato al destinatario, o fino a quando sia il destinatario stesso a richiedere la riconsegna delle merci<sup>28</sup>.

Fino a quel momento, infatti, il mittente ha la facoltà di poter sospendere il trasporto, modificare il luogo previsto per la riconsegna della merce, ovvero chiedere la riconsegna della stessa ad un destinatario diverso da quello indicato nella lettera di vettura.

Al momento dell'adesione al contratto di trasporto da parte del destinatario, quest'ultimo acquista i diritti derivanti dal contratto stesso, mentre cessa per il mittente il diritto di disporre della merce, secondo quanto disposto dall'art. 13<sup>29</sup>.

Si ritiene, quindi, che nel momento in cui il destinatario acquista i diritti che derivano dal contratto, tra questi debba essere compreso anche il diritto di esercitare il contrordine.

Risulta importante stabilire il momento in cui si verifica l'adesione del destinatario al contratto di trasporto che coincide, secondo quanto statuito dalla CMR, sia con la richiesta di consegna della merce, sia con l'esercizio del diritto di contrordine.

Questi ultimi risultano quindi essere due momenti distinti: in seguito all'arrivo a destinazione della merce, secondo l'art. 13, comma 1, il destinatario potrà aderire al contratto di trasporto o mediante la richiesta di rimessione del secondo esemplare della lettera di vettura, ottenendo di conseguenza il diritto di impartire

---

<sup>28</sup> Per una analisi maggiormente approfondita del diritto di contrordine si veda G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada, op. cit.*, p. 87 ss., in cui tale istituto è analizzato mediante il richiamo all'istituto della delegazione «*istituto che permette di articolare la struttura del contratto in dipendenza del soggetto (mittente o destinatario) che ha l'interesse al buon esito dell'operazione di trasferimento del carico*».

<sup>29</sup> Per un'analisi più approfondita dell'art. 13 CMR, cfr. Cass., 13 dicembre 2010, n. 25110, in *Dir. mar.*, 2012, pp. 1106 ss. e Tribunale Biella, 9 settembre 2010, in *Dir. mar.*, 2012, pp. 1178 ss., con nota di A. SARDELLA, *Destinatario e mittente: chi è titolare al diritto di risarcimento del danno? Le incertezze restano*. Si veda anche F. PELLEGRINO, *The Convention on the contract for the international carriage of goods by road (CMR): analysis of a recent italian case law on interpretation of article 13 CMR*, in *Tijdschrift voor Internationale Handel en Transportrecht (Journal for international trade and transport law)*, 2016, pp. 6 ss.; F. PELLEGRINO, *The interpretation of article 13 CMR: recent italian cases law*, in *Transportrecht*, 2017, pp. 399 ss.

istruzioni al vettore, oppure mediante la riconsegna della merce determinando così l'estinzione del contratto di trasporto.

Qualora la merce dovesse subire una perdita totale durante il trasporto, o non arrivare entro il termine pattuito, il destinatario è autorizzato a far valere i diritti, che derivano dal contratto di trasporto, nei confronti del vettore<sup>30</sup>.

Nonostante il tenore letterale di tale disposizione si discosti da quello dell'art. 1689 c.c., la giurisprudenza prevalente gli ha conferito un'interpretazione che conduce a risultati analoghi a quelli conseguenti all'applicazione della norma comune; si è, infatti, affermato che può considerarsi legittimato ad esercitare l'azione di danno soltanto il destinatario, purché abbia manifestato la volontà di aderire al contratto richiedendo la riconsegna della merce al vettore o lo svincolo della stessa una volta giunta a destinazione o, in ogni caso, dopo la scadenza del termine entro cui sarebbe dovuta arrivare<sup>31</sup>.

Questa legittimazione del destinatario è stata ritenuta non esclusiva, bensì alternativa rispetto a quella del mittente, in quanto è possibile la richiesta da parte di quest'ultimo al vettore per il risarcimento dei danni per inesatto adempimento, a condizione che il mittente riesca a dimostrare di aver subito l'incidenza negativa dell'inadempimento lui personalmente.

In ordine al sub-trasporto, fattispecie che si verifica quando il vettore affida l'esecuzione del trasporto, in modo totale o parziale, ad un altro soggetto,

---

<sup>30</sup> S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre, op. cit.*, p. 667.

<sup>31</sup> Così Cass. 26 ottobre 1993, n. 10621, in *Dir. mar.*, 1994, pp. 1070 ss.; Cass. 21 marzo 2008, n. 7672, in *Dejure Giuffrè*, in cui si osserva come la CMR abbia recepito la portata dell'art. 1689 c.c. in ambito di legittimazione ai reclami e alle azioni contro il vettore, attribuendola all'avente diritto alla riconsegna della merce, quindi al destinatario, purché quest'ultimo abbia manifestato la volontà di aderire al contratto; sulla stessa linea Cass. 30 gennaio 2014, n. 2075, in *Riv. dir. nav.*, 2015, pp. 369 ss., con nota di G. ROSATO, *L'incidenza del pregiudizio quale criterio utilizzato nella disciplina codicistica e in quella della convenzione di Ginevra per individuare il soggetto legittimato all'azione di danno nel trasporto di cose.*

denominato sub-vettore, il contratto è qualificato in dottrina<sup>32</sup> e in giurisprudenza<sup>33</sup> come una particolare ipotesi di contratto in favore del terzo, nel quale il primo vettore assume il ruolo di mittente nei confronti del secondo vettore, lasciando del tutto invariata l'individuazione del destinatario del carico, pertanto quest'ultimo sarà legittimato ad agire direttamente contro il sub-vettore, per mezzo delle medesime modalità sopra descritte.

La giurisprudenza ha anche ammesso la possibilità per il primo vettore, diventato sub-mittente, di far valere la responsabilità risarcitoria del sub-vettore in caso di perdita delle cose, a prescindere dal fatto che il mittente abbia o meno esperito azione di danni nei suoi confronti<sup>34</sup>.

Con riguardo alla responsabilità del vettore stradale internazionale di cose, la CMR fornisce una disciplina organica di operatività uniforme mediante gli artt. 3 e da 17 a 29, regolamentandola in modo ampio e di cui si darà breve conto a seguire.

La CMR, ispirandosi a principi propri di settori quali il trasporto marittimo o quello ferroviario, affronta in modo distinto e analitico la responsabilità del vettore per inadempimento all'obbligo di custodia per perdita o avaria della merce, e la responsabilità per inadempimento derivante dal ritardo nell'esecuzione del trasporto.

L'art. 17, comma 1, prevede la responsabilità del vettore per la perdita totale o parziale della merce, ovvero per l'avaria delle cose trasportate, dal momento in cui riceve la merce sino alla sua riconsegna a destinazione, disciplinando altresì la sua

---

<sup>32</sup> G. BENELLI, *Contratto di trasporto con subtrasporto e diritti del destinatario*, in *Dir. trasp.*, 1993, pp. 425 ss.; D. BOCCHESI, *La legittimazione del destinatario ad agire nei confronti del subvettore: un principio ormai consolidato*, in *Dir. trasp.*, 1996, pp. 549 ss.; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, *op. cit.*, pp. 264 ss.

<sup>33</sup> Cass. 22 giugno 1993, n. 6898, in *Giust. civ. Mass.*, 1993, pp. 1062 ss.; Cass. 26 aprile 1995, n. 4620, in *Giur. it.*, 1997, I, 1, pp. 1002 ss.

<sup>34</sup> Cass. 30 gennaio 2009, n. 2043, in *Giust. civ.*, 2010, I, pp. 2913 ss., con nota di M.M. COMENALE PINTO, *Spunti in tema di subtrasporto e caricazione del mittente*.

responsabilità per eventuali ritardi nella riconsegna al destinatario, rispetto al termine contrattualmente convenuto<sup>35</sup>.

La fattispecie della responsabilità del vettore nella CMR trova il suo fondamento nell'obbligo di custodia della merce, in forza del quale qualora le merci non siano riconsegnate al destinatario, in tutto o in parte, o siano a quest'ultimo riconsegnate danneggiate, sorgerà l'obbligo di risarcire il danno; pertanto, gli eventi di cui il vettore è chiamato a rispondere, si sostanziano nella perdita totale o parziale della merce, nella avaria della stessa e nel ritardo della riconsegna.

Il ritardo sussiste ogni volta che le merci non siano riconsegnate al destinatario nel termine contrattualmente convenuto dalle parti, ovvero, in mancanza di tale pattuizione, da quanto risulta dalla lettera di vettura o da altro documento relativo al trasporto.

Ai sensi dell'art. 3 CMR, il vettore *«risponde, come se fossero propri, degli atti e delle omissioni dei suoi dipendenti e di tutte le altre persone dei servizi delle quali egli si avvale per l'esecuzione del trasporto, quando tali dipendenti o tali persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni»*.

In ordine alla determinazione della responsabilità la CMR non opera, infatti, alcuna distinzione tra l'ipotesi in cui sia il vettore in persona ad eseguire la prestazione oggetto del contratto di trasporto, dall'ipotesi in cui egli possa, invece, servirsi delle prestazioni di altri soggetti; in tale caso, l'unico limite concreto che

---

<sup>35</sup> Per maggiori approfondimenti sul tema della responsabilità del vettore si vedano: F. BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Varese, 1978; A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, op. cit., pp. 200 ss.; F. PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, Collana ricerche CUST n. 7, Messina, 1994, pp. 127 ss.; G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, op. cit., pp. 115 ss.; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, op. cit., pp. 246 ss.; D. DE RADA, *La responsabilità del vettore*, Padova, 2007; A. CORRADO, *Il trasporto internazionale di merci su strada*, in AA. VV., *I contratti del trasporto*, op. cit., pp. 1224 ss.; P. CELLE – L. SCHIANO DI PEPE, *L'autotrasporto di merci e il trasporto internazionale di cose su strada*, op. cit., pp. 76 ss.

il testo uniforme pone per poter integrare responsabilità del vettore, è che gli ausiliari di cui quest'ultimo si serve, agiscano nell'esercizio delle loro funzioni.

L'art. 17, al comma 2, elenca le cause di esclusione della responsabilità del vettore rinvenendole nelle fattispecie in cui perdita, avaria o ritardo siano dovuti a colpa dell'avente diritto, a un ordine di quest'ultimo non dipendente da colpa del vettore, a un vizio proprio della merce, ovvero a circostanze che il vettore non era in grado di evitare<sup>36</sup>.

L'elencazione di cui sopra risulta essere tassativa e qualora ricorra una delle cause previste, il vettore dovrà considerarsi esonerato da qualsiasi responsabilità, nonostante spetti a lui stesso l'onere di provare che l'evento dannoso non sia accaduto per colpa a lui imputabile.

Sarà l'avente diritto a dover dimostrare l'esistenza di un valido contratto di trasporto e ad individuare l'oggetto della prestazione, dichiarando lo stato, la natura e la quantità della merce consegnata al vettore ed a dover dare, infine, prova di aver subito un danno consistente nella perdita, avaria o ritardo della merce; successivamente spetterà al vettore fornire la prova dell'esistenza di una delle cause esonerative della responsabilità individuate espressamente dall'art. 17, comma 2.

In ordine al concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto, vi è da tempo dibattito nell'ordinamento interno; la CMR ha scelto di porsi in una posizione di assoluta omogeneità e continuità con la disciplina adottata dalle convenzioni di settore, apportando maggiore coerenza nell'ordinamento dei trasporti<sup>37</sup>.

A tal proposito, l'art. 28, comma 1, CMR osserva che *«se, in conformità della legge applicabile, la perdita, l'avaria o il ritardo verificatosi nel corso di un trasporto soggetto alla presente Convenzione, può dar luogo a un reclamo extra-*

---

<sup>36</sup> Per maggiori approfondimenti sul punto si veda G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, op. cit., pp. 145 ss.

<sup>37</sup> A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, op. cit., pp. 303 ss.

*contrattuale, il vettore può avvalersi delle disposizioni della presente Convenzione, che escludono la sua responsabilità o che determinano o limitano le indennità dovute»*; difatti, qualora si verifichi un'ipotesi in cui sia configurabile concorso tra la responsabilità contrattuale e quella extracontrattuale, la CMR risolve la situazione rendendo applicabili le proprie disposizioni, a prescindere dalla natura della responsabilità e dalla tipologia di azione proposta dall'avente diritto<sup>38</sup>.

Lo stesso principio appena descritto è esteso, ad opera del comma 2 del medesimo articolo, anche a tutte le ipotesi in cui il creditore della prestazione possa far valere la responsabilità extracontrattuale nei confronti dei soggetti per i quali il vettore è tenuto a rispondere.

Nel caso in cui la responsabilità del vettore per la perdita o il danneggiamento della merce sia accertata, il risarcimento dovuto è calcolato in base al valore della merce, nel luogo e nel tempo in cui il vettore l'ha ricevuta, secondo quanto statuito dall'art. 23 CMR: tale valore è calcolato in base al corso in borsa, o in sua mancanza, in base al prezzo corrente sul mercato, ovvero, in mancanza di entrambi, in base al valore ordinario delle merci della stessa natura e qualità.

Secondo quanto deriva da tale disposizione, in base alla CMR, non è dovuto alcun risarcimento per lucro cessante o altro danno subito dall'interessato sulla merce in seguito alla perdita o al danneggiamento, fatta eccezione per il rimborso del prezzo del trasporto, dei diritti di dogana e delle altre spese occorse in occasione del trasporto della merce in oggetto, interamente in caso di perdita totale e proporzionalmente in caso di perdita parziale<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> Trib. Tortona 8 maggio 2009, in *Dir. mar.*, 2011, pp. 1299 ss., con nota di A.E. TRACCI, *Trasporti in regime CMR: note sull'orientamento dei giudici di merito circa i presupposti di applicabilità della Convenzione*.

<sup>39</sup> Per una più approfondita disamina dell'argomento si rinvia a: A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, op. cit., pp. 215 ss.; G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, op. cit., pp. 145 ss.; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, op. cit., pp. 243 ss.; S. BUSTI, *Contratto di*

## 6.2 Il cabotaggio stradale di merci

Alla liberalizzazione del trasporto stradale di merci in conto terzi tra Stati membri si è affiancato un graduale procedimento di apertura dei trasporti nazionali in riferimento al servizio di cabotaggio stradale, per il quale attività di trasporto nazionale possono essere eseguite all'interno di un unico Stato membro da un autotrasportatore, dotato di licenza comunitaria, residente in uno Stato europeo diverso da quello in cui tali trasporti vengono effettuati.

Inizialmente, l'intero settore era sottoposto a riserva di cabotaggio, in conseguenza della quale la legittimazione al compimento dei servizi di autotrasporto doveva essere accordata ai soli vettori del territorio nazionale; anche in questa ipotesi, infatti, l'esercizio dell'attività di autotrasporto da parte di vettori residenti in diverso Stato membro risultava condizionato al previo conseguimento di una specifica autorizzazione<sup>40</sup>.

A tale scopo, il Reg. (CEE) del Consiglio del 25 ottobre 1993, n. 3118, era volto a fissare «*le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro*», avendo previsto il temporaneo mantenimento di un sistema di autorizzazioni contingentate, destinato a venire meno dal 1° luglio 1998: a partire da tale data ciascun vettore che non fosse residente, ma che fosse titolare di licenza comunitaria, sarebbe stato «*ammesso ad effettuare, a titolo temporaneo e senza restrizioni quantitative, trasporti nazionali di merce su strada in uno Stato membro senza disporvi di una sede o di altro stabilimento*», decretando in tal modo una sostanziale riforma del settore che ha

---

*trasporto terrestre, op. cit.*, pp. 946 ss.; A. CORRADO, *Il trasporto internazionale di merci su strada, op. cit.*, pp. 1224 ss.

<sup>40</sup> Per maggiori approfondimenti si rinvia a M. MICELI – T. MARANO, *Cabotaggio terrestre: il faticoso percorso che ha portato alla liberalizzazione all'interno della Comunità europea*, in *Amm. ferr.*, giugno 1999, pp. 36 ss.; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, op. cit.*, pp. 367 ss.; S. ZUNARELLI – A. ROMAGNOLI – A. CLARONI, *Diritto pubblico dei trasporti, op. cit.*, pp. 178 ss.

posto fine all'applicazione del regime di autorizzazione e di contingentamento del servizio di cabotaggio terrestre.

Con l'ingresso sulla scena del Reg. (CE) n. 1072/2009 si ha l'abrogazione del Reg. (CEE) n. 3118/1993 e la conseguente introduzione di un quadro normativo unitario e comune finalizzato ad innovare la materia dell'accesso al mercato dell'autotrasporto di merci in campo europeo.

La disciplina del Reg. (CE) n. 1072/2009 mira a regolare sia i trasporti internazionali che quelli nazionali di cabotaggio terrestre: relativamente al primo aspetto il provvedimento in oggetto è direttamente applicato ai trasporti di merce su strada per conto terzi eseguiti tra Stati membri, ed altresì a quelli effettuati da uno Stato membro ad un Paese terzo e viceversa; mentre con riguardo al secondo punto il Regolamento riconosce, ma solo come principio generale, la facoltà a qualsiasi trasportatore di merci su strada in conto terzi, che sia titolare di licenza comunitaria e di eventuale attestato di conducente qualora il conducente risulti cittadino di uno Stato terzo, di eseguire trasporti di cabotaggio in qualsiasi Stato membro.

Un'importante limitazione che il legislatore comunitario pone al servizio di cabotaggio terrestre di merci è che questo sia consentito solamente a titolo temporaneo<sup>41</sup>.

---

<sup>41</sup> Già il Reg. (CEE) n. 3118/1993 prevedeva che qualsiasi autotrasportatore, in possesso di regolare licenza comunitaria, potesse «*effettuare, a titolo temporaneo, trasporti nazionali di merci su strada per conto terzi in un altro Stato membro (...) senza che vi disponga di una sede o di un altro stabilimento*». Una disposizione che risultava abbastanza vaga e di difficile interpretazione, rendendo incerta la portata dell'espressione «a titolo temporaneo». Cfr. M. MICELI – T. MARANO, *Cabotaggio terrestre: il faticoso percorso che ha portato alla liberalizzazione all'interno della Comunità europea*, op. cit., pp. 36 ss. Proprio a causa delle scarse indicazioni normative al riguardo, il concetto di temporaneità del cabotaggio stradale nel trasporto stradale di merci era stato oggetto di una Comunicazione interpretativa elaborata dalla Commissione europea (in *G.U.C.E.* C 21/2005 del 26 gennaio 2005). In particolare, la Commissione, in accordo con le soluzioni accolte in materia da parte della giurisprudenza comunitaria, tra cui C. giust. Ce Causa C-55/94, 30 novembre 1995 e Causa C-215/01, 11 dicembre 2003, aveva statuito che «*il carattere temporaneo di un'operazione di cabotaggio deve essere valutato attenendosi a quanto stabilito dalla Corte di giustizia, e cioè tenendo conto della durata, della frequenza, della continuità e della periodicità della prestazione del servizio. Ogni*



Il concetto di temporaneità è rimasto sia nella definizione dei trasporti di cabotaggio stradale fornita dal Reg. (CE) n. 1072/2009, che all'art. 2, comma 6 stabilisce che sono trasporti di cabotaggio quei *«trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante»*; oltre che nell'individuazione del suo campo di applicazione rispondente all'art.1, comma 4, che sancisce l'applicabilità del Regolamento in questione ai trasporti nazionali di merci su strada effettuati a titolo temporaneo da un autotrasportatore non residente.

Il Reg. (CE) n. 1072/2009, al fine di chiarire al meglio il concetto in questione, detta precisi limiti entro i quali la temporaneità si concretizza, fornendo un elenco dei casi in cui un autotrasportatore può esercitare il cabotaggio stradale in uno Stato membro diverso dal proprio; l'art. 8, comma, 2, a tal proposito dichiara che *«una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata, i trasportatori di merci su strada (...) sono autorizzati ad effettuare (...) fino a tre trasporti di cabotaggio successivi al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante deve aver luogo entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata. Entro il termine di cui al primo comma, i trasportatori di merci su strada possono effettuare in qualsiasi Stato membro alcuni o tutti i trasporti di cabotaggio ammessi a norma del primo comma, purché siano limitati ad un*

---

*situazione concreta dovrà essere comunque esaminata individualmente su tale base»*. La Commissione europea aveva, inoltre, precisato che *«in ogni caso, un'attività svolta da un trasportatore, non stabilito nello Stato ospitante, sul territorio di questo Stato è considerata non autorizzata dal Regolamento (CEE) n. 3118/93 se si tratta di un'attività: - permanente, esercitata in modo continuativo o regolare; o - effettuata sistematicamente e non solo secondo le circostanze; o - tale che il veicolo del trasportatore non stabilito nello Stato ospitante non lasci mai il territorio di questo Stato»*.

*trasporto per Stato membro entro tre giorni dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio dello Stato membro in questione».*

Dalla lettura della disposizione sopra riportata si evince che la possibilità per un autotrasportatore comunitario di eseguire trasporti di cabotaggio in uno Stato membro, diverso da quello in cui egli è stabilito, è subordinata a tre condizioni: la prima, secondo la quale il trasporto di cabotaggio deve essere consecutivo e quindi provenire da uno Stato diverso rispetto a quello in cui il cabotaggio viene eseguito, risultando del tutto irrilevante che il paese di partenza sia uno Stato membro o extracomunitario; la seconda condizione concerne la durata del cabotaggio, che deve obbligatoriamente esaurirsi in sette giorni, decorrenti dal momento in cui l'autotrasportatore effettua il primo scarico di merci nel primo Stato ospitante; mentre la terza ed ultima condizione pone il limite di un massimo di tre trasporti di cabotaggio, successivamente al trasporto internazionale.

Nel rispetto delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante, l'autotrasportatore di merci può operare nello Stato ospitante di arrivo dopo aver eseguito il trasporto internazionale, ovvero in altri Stati membri: l'art. 9 del Reg. (CE) n. 1072/2009, al fine di rimarcare i principi già introdotti dall'art. 6, comma 1, del Reg. (CEE) n. 3118/1993, dispone che l'esecuzione dei trasporti di cabotaggio all'interno di uno Stato membro, è soggetta alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante, in merito alle condizioni disciplinanti il contratto di trasporto, i pesi e le dimensioni dei veicoli stradali, il trasporto di alcune categorie di merci, i tempi di guida e di riposo e l'imposta sul valore aggiunto sui servizi di trasporto<sup>42</sup>.

---

<sup>42</sup> Una decisione, questa del legislatore comunitario, giustificata dall'intenzione di voler assoggettare le imprese straniere alla normativa nazionale dello Stato ospitante al fine di evitare fenomeni di concorrenza sleale, verificabili laddove le imprese straniere beneficiassero di normative maggiormente favorevoli vigenti nei loro paesi di origine. Secondo la soluzione interpretativa adottata dalla Corte di giustizia, seppur con riferimento al previgente Reg. (CEE) n. 3118/93, i settori descritti dall'art. 9 del Reg. (CE) n. 1072/2009 «*costituiscono un elenco esaustivo*», pertanto, eventuali restrizioni imposte da uno Stato membro, laddove risultino estranee all'ambito di applicazione della regolamentazione specifica dei settori indicati dal Regolamento, saranno suscettibili di porsi in

Nel primo caso, all'autotrasportatore è consentito svolgere da uno a tre trasporti nazionali nel paese in questione, mentre nella seconda ipotesi egli può compiere in ogni Stato membro soltanto un trasporto di cabotaggio, fino a raggiungere un massimo di tre Stati membri, effettuato entro tre giorni dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio di ciascuno Stato successivo al primo.

Il Regolamento in parola, nel limitare il numero massimo dei trasporti di cabotaggio consentiti, ed il relativo termine entro cui svolgerli, ha introdotto criteri di accesso più stringenti rispetto a quelli che erano previsti nella normativa previgente.

Prima che il legislatore comunitario intervenisse ad uniformare la disciplina del cabotaggio terrestre di merci per mezzo del Reg. (CE) n. 1072/2009, l'Italia aveva provveduto a dotarsi di una propria normativa in materia già nel 2005, attraverso due distinti decreti: il d. m. del 18 marzo 2005<sup>43</sup>, che dettava le disposizioni inerenti all'esecuzione in territorio nazionale dell'attività in oggetto a titolo

---

contrasto con i principi comunitari posti a tutela del libero mercato. Nello specifico, il Giudice comunitario è stato chiamato a pronunciarsi in merito alla questione dell'imposizione di tasse, da parte delle autorità tedesche, su autoveicoli commerciali immatricolati nello Stato membro di stabilimento (nella specie, il Lussemburgo) ed adibiti ad attività di cabotaggio terrestre in quello ospitante (nella specie, la Germania). La Corte di giustizia, con sentenza 2 luglio 2002, ha osservato che «*costringere un trasportatore a versare una tassa sugli autoveicoli nello Stato membro ospitante, quando abbia già corrisposto tale tassa nello Stato membro di stabilimento, si porrebbe in contrasto con l'obiettivo del regolamento n. 3118/93 che [...] è diretto all'eliminazione di qualsiasi restrizione nei confronti del prestatore di servizi motivata dalla sua nazionalità o dal fatto che sia stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione deve essere fornita*». (Causa C-115/00, *Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl c. Finanzamt Borken*). A simili conclusioni la Corte di giustizia è pervenuta con la sentenza 15 novembre 2005, in relazione all'imposizione di divieti di circolazione indirizzati a specifiche tipologie di veicoli commerciali, da parte delle autorità austriache. La Corte ha dichiarato che «*uno Stato membro il quale, allo scopo di garantire la qualità dell'aria e dell'ambiente nella zona interessata, adotti una normativa che vieta agli autocarri pesanti più di 7,5 tonnellate che trasportano determinate merci di circolare su un tratto stradale di primaria importanza, che costituisce una delle principali vie di comunicazione terrestre tra alcuni Stati membri, viene meno agli obblighi ad esso incombenti in forza degli artt. 28 CE e 29 CE*», proseguendo che «*un siffatto divieto ostacola la libera circolazione delle merci e, in particolare, il loro libero transito (...)*». (Causa C-320/03, *Commissione delle Comunità europee c. Repubblica d'Austria*).

<sup>43</sup> In *G.U.* Serie Generale n. 77 del 4 aprile 2005.

temporaneo; e il d. d. del 24 marzo 2005<sup>44</sup>, il quale fissava, invece, le disposizioni di attuazione del primo decreto.

Entrambi i decreti erano stati emanati per regolare le modalità con cui le imprese stabilite nei Paesi comunitari, o in ambito economico Europeo, potevano affrontare tale tipologia di trasporto con i loro veicoli, secondo determinate tempistiche e dotandosi di specifici documenti quali il libretto dei resoconti, da tenere sempre regolarmente compilato a bordo durante l'esecuzione di un cabotaggio, copia conforme della licenza comunitaria e, qualora necessario, attestato del conducente extracomunitario.

Successivamente, a seguito dell'emanazione del d. m. 3 aprile 2009<sup>45</sup>, recante «*disposizioni concernenti l'esecuzione in territorio italiano dell'attività di cabotaggio stradale di merci*», avvenuta pochi mesi prima del Reg. (CE) n. 1072/2009, è stato previsto che gli autotrasportatori, titolari di licenza comunitaria, fossero autorizzati ad effettuare nel nostro territorio fino a due trasporti di cabotaggio, a seguito del trasporto internazionale eseguito in altro Stato membro o in un paese terzo, a condizione che il tempo tra l'ultimo scarico, susseguente il trasporto internazionale, e l'ultimo scarico prima di uscire dal territorio italiano, non superasse i sette giorni.

Attualmente, con l'entrata in vigore delle disposizioni del Reg. (CE) n. 1072/2009, considerata la loro immediata efficacia ed il fatto che la normativa nazionale in contrasto non possa trovare applicazione, il numero dei servizi di cabotaggio consentiti in Italia, come in tutti gli altri Stati membri, è fissato a tre.

Al fine di eseguire l'attività di cabotaggio in modo conforme alla disciplina prevista dal Regolamento comunitario sopra citato, l'autotrasportatore deve essere in grado di produrre prove che attestino il compimento tanto del trasporto

---

<sup>44</sup> *Ibidem*.

<sup>45</sup> In *G.U.* Serie Generale n. 86 del 14 aprile 2009.

internazionale in entrata, quanto di ogni trasporto di cabotaggio effettuato consecutivamente.

Difatti, per ciascuna operazione effettuata, il vettore deve fornire specifiche informazioni, quali: il nome, l'indirizzo e la firma del mittente, del trasportatore e del destinatario; il luogo e la data del passaggio di consegna delle merci e il luogo di consegna previsto; la natura delle merci e la modalità d'imballaggio; la massa lorda o la quantità altrimenti espressa delle merci; il numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio.

È bene sottolineare come la normativa nazionale risultasse già conforme alla disciplina comunitaria in quanto, ad opera dell'art. 2 del d. m. 3 aprile 2009, era previsto che *«a bordo del veicolo che effettua trasporto di cabotaggio stradale di merci [...] deve essere conservata, unitamente alla copia conforme della licenza comunitaria, per ogni richiesta degli organi di controllo, la documentazione che provi chiaramente il trasporto internazionale nel corso del quale si è raggiunto il territorio italiano, nonché, per ogni trasporto di cabotaggio in seguito effettuato, un documento»* in cui devono essere riportati gli stessi dati richiesti dal legislatore comunitario, denominato «documento di cabotaggio».

Il Reg. (CE) n. 1072/2009 prevede che qualora l'attività di cabotaggio abbia creato, o abbia contribuito ad aggravare, una situazione di *«grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata zona geografica»*, tale *«da provocare un'eccedenza grave, e suscettibile di protrarsi nel tempo, dell'offerta rispetto alla domanda, con una minaccia per l'equilibrio finanziario e la sopravvivenza di un gran numero di trasportatori»*, ciascuno Stato membro può ricorrere alla Commissione europea per poter adottare misure di salvaguardia, comunicandole le informazioni utili e le misure che intende adottare nei confronti dei trasportatori residenti.

A tal fine, la Commissione europea ha la facoltà di adottare misure di salvaguardia specifiche, compresa l'esclusione temporanea della zona in questione dall'ambito di applicazione del Regolamento, *ex art.* 10, comma 3.

Per quanto concerne il profilo sanzionatorio, infine, il nostro ordinamento all'art. 46 *bis*<sup>46</sup> della l. n. 298/74, disciplina espressamente il «*Cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria*»<sup>47</sup>.

Nello specifico, la norma dispone che «*1. Qualora un veicolo immatricolato all'estero effettui trasporti di cabotaggio in violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 [...], nonché della relativa disciplina nazionale di esecuzione, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 15.000, nonché la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi ovvero, in caso di reiterazione nel triennio, per un periodo di sei mesi. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo, [...] è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione [...]. 1-bis. Le sanzioni di cui al comma 1 si applicano nel caso di circolazione nel territorio nazionale di veicoli immatricolati all'estero qualora sia riscontrata, durante la circolazione, la mancata corrispondenza fra le registrazioni del tachigrafo<sup>48</sup> o altri elementi relativi alla stessa circolazione e le prove documentali che devono essere fornite ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009, nonché nel caso in cui le prove stesse non siano conservate a bordo ed esibite ad ogni controllo*».

In argomento, merita essere citato l'interesse del Parlamento europeo che, in relazione al settore dei trasporti su strada, si è pronunciato a proposito del cabotaggio terrestre di merci, caldeggiando una maggiore liberalizzazione dello

---

<sup>46</sup> Introdotto ad opera dell'art. 52, l. n. 120/2010.

<sup>47</sup> In merito all'interpretazione del predetto art. 46 *bis* è stata emanata la circolare interministeriale n. 300/A/205/15/108/13/1 e n. 744 del 15 gennaio 2015, del Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza – e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.

<sup>48</sup> *Infra*, par. seguente.

stesso, onde ridurre la frequenza dei ritorni dei camion a vuoto<sup>49</sup>, precisando che la Commissione avrebbe dovuto redigere, entro la fine del 2013, una relazione della situazione del mercato comunitario dei trasporti su strada, al fine di poter valutare se i progressi compiuti nell'armonizzazione delle norme, in particolare nel settore della legislazione sociale e in materia di sicurezza, sarebbero stati tali da poter proseguire verso l'apertura dei mercati domestici dei trasporti su strada e da poter sopprimere le restrizioni imposte al cabotaggio.

La Commissione si è mossa in tal senso, pubblicando nel giugno 2012 una relazione del gruppo di alto livello, raccomandando l'apertura progressiva del mercato europeo dei trasporti di merci su strada. Il gruppo raccomanda l'introduzione di due tipi diversi di cabotaggio: il primo, limitato ad un periodo breve e legato ad un tragitto internazionale; il secondo, non legato ad un tragitto internazionale esistente, ma vincolato ad una procedura di registrazione al fine di garantire l'applicazione, al conducente interessato, del diritto del lavoro in vigore nel paese di accoglienza.

Nell'aprile 2014 la Commissione pubblica un'altra relazione, su richiesta del Parlamento Europeo, in merito allo «*stato del mercato europeo del trasporto stradale*» dove annuncia la revisione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 nell'ambito del programma REFIT<sup>50</sup>; una revisione mirata a semplificare e chiarire la norma in vigore piuttosto che ad aprire ulteriormente il mercato.

Nello specifico, l'esecutivo evidenziava la necessità di chiarire la definizione del criterio di stabilimento stabile ed effettivo nel Reg. (CE) n. 1071/2009 e quello di cabotaggio nel Reg. (CE) n. 1072/2009; a soddisfare entrambe le richieste è intervenuto il Reg. (UE) n. 1055/2020 che modifica i due Regolamenti richiamati,

---

<sup>49</sup> Cfr. punto 18 della risoluzione del Parlamento Europeo del 6 luglio 2010 su un futuro sostenibile per i trasporti.

<sup>50</sup> Comunicazione del dicembre 2012 «*Pour une réglementation de l'UE bien affûtée*», un programma volto a rendere la legislazione dell'UE più semplice e meno costosa.

oltre al Reg. (UE) n. 1024/2012, per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada e che si applicherà dal 21 febbraio 2022.

Con riferimento al criterio di stabilimento il Reg. (UE) n. 1055/2020, al fine principale di contrastare il fenomeno delle società di comodo chiarisce e rafforza le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile, statuendo che per soddisfare il requisito in oggetto, l'impresa deve disporre *«di locali in cui può avere accesso agli originali dei suoi documenti principali, in formato elettronico o in qualsiasi altro formato, in particolare i contratti di trasporto, i documenti relativi ai veicoli a disposizione dell'impresa, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti della previdenza sociale, i documenti contenenti dati relativi alla distribuzione e al distacco dei conducenti, i documenti contenenti dati relativi al cabotaggio, ai tempi di guida e ai periodi di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica del rispetto da parte dell'impresa delle condizioni stabilite dal presente regolamento»*, come risulta dal modificato art. 5 del Reg. (CE) n. 1072/2009.

In ordine alla fattispecie del cabotaggio, il Regolamento del 2020 apporta regole più chiare, tentando di impedire il cabotaggio sistematico grazie all'istituzione di un periodo di attesa di quattro giorni prima di procedere con l'effettuazione di ulteriori operazioni di cabotaggio nel medesimo paese, utilizzando lo stesso veicolo; a seguito dell'intervento del Reg. (UE) n. 1055/2020, l'art. 8, Reg. (CE) n. 1072/2009, comma 2 *bis* statuisce infatti che *«ai trasportatori non è consentito effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nell'arco di quattro giorni dal termine del loro trasporto di cabotaggio nello Stato membro in questione»*.



Il Parlamento, a sua volta, nella risoluzione del 9 settembre 2015, relativa all'attuazione del Libro Bianco<sup>51</sup>, ha chiesto di migliorare l'applicazione e, ove possibile, chiarire o rivedere le norme comuni in materia di accesso al trasporto internazionale di merci su strada (Reg. (CE) n. 1072/2009), invitando la Commissione ad attuare misure contro le pratiche illegali che determinano la, sempre più frequente, concorrenza sleale e promuovono il *dumping* sociale<sup>52</sup>.

A tal proposito, il Parlamento chiede l'adozione di un codice sociale che affronti il problema del finto lavoro autonomo, per poter garantire una concorrenza equa e per tenere maggiormente conto della specificità dei lavoratori del trasporto internazionale di merci su strada.

### **6.3 Il cronotachigrafo**

La tutela della sicurezza della circolazione stradale è un principio a cui non soltanto il legislatore nazionale ha dedicato particolare attenzione, anche il legislatore comunitario, infatti, si è preoccupato di emanare normative *ad hoc* che lo attuassero al meglio, e che regolassero strumenti volti a garantire una tutela in tal senso.

---

<sup>51</sup> Il Libro Bianco è un documento ufficiale designato dalla Commissione europea, la cui funzione è quella di proporre azioni mirate ad un settore particolare dell'economia: è sottoposto al vaglio del Consiglio dell'Unione, al Parlamento europeo e alle parti sociali. Tale Libro, oltre a contenere importanti proposte di riforma relative ad un settore specifico, costituisce al contempo lo strumento per la loro realizzazione. L'ultimo Libro Bianco nel settore dei trasporti risale al marzo 2011, nel quale la Commissione europea ha scelto di adottare una strategia globale finalizzata ad un sistema di trasporti competitivo in grado di incrementare la mobilità, rimuovere i principali ostacoli nelle aree principali ed alimentare la crescita e l'occupazione; da qui il sottotitolo del Libro Bianco «*verso un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile*».

<sup>52</sup> Una pratica secondo la quale le imprese, in particolar modo le multinazionali, localizzano la propria attività in aree in cui possono beneficiare di disposizioni meno restrittive, in materia di lavoro, o in cui il costo del lavoro è inferiore.

Di preminente rilievo, in questo campo, risulta l'attività di controllo degli organi di Polizia stradale, attuata mediante l'analisi delle risultanze registrate dal cronotachigrafo.

L'utilizzo di quest'ultimo è stato espressamente disciplinato dal legislatore comunitario mediante il Reg. (CE) 15 marzo 2006, n. 561<sup>53</sup>, che lo ha classificato quale «*apparecchio di controllo*» da installare obbligatoriamente sul veicolo adibito all'autotrasporto di cose (o persone)<sup>54</sup> per agevolare la verifica del rispetto, da parte del conducente, dei tempi di guida e di riposo previsti dal Regolamento medesimo<sup>55</sup>.

Mentre fino al 2006 i dati relativi al conducente ed al veicolo venivano registrati per mezzo di disco cartaceo, fu stabilito che tutti i mezzi di peso complessivo superiore a 35 quintali che fossero immatricolati dal 1° gennaio 2006, dovessero essere dotati, in modo obbligatorio, di un «tachigrafo digitale», idoneo a provvedere alla memorizzazione elettronica dei dati registrati.

Il legislatore comunitario confida nell'utilizzo dello strumento del cronotachigrafo quale garanzia di un «*miglioramento delle condizioni di lavoro e della sicurezza stradale*»<sup>56</sup> e quale mezzo utile per accertare determinati dati, relativi alla circolazione del veicolo e al conducente, quali: l'orario di partenza e di arrivo dell'autoveicolo, la velocità, i chilometri e la distanza percorsa, le soste

---

<sup>53</sup> In *G.U.U.E.* n. L 102 dell'11 aprile 2006. Per una più ampia analisi della disciplina vigente in materia di cronotachigrafo, cfr. A. CLARONI, *Efficacia probatoria del cronotachigrafo*, in *Trasporto merci e Giurisprudenza*, ottobre/dicembre 2002, pp. 18 ss.; G. PROTOSPATARO, *Il cronotachigrafo e l'attività di guida nell'autotrasporto*, Forlì, 2004; P. RAUSEI, *Illeciti e sanzioni, Il diritto sanzionatorio del lavoro*, Milano, 2011, pp. 914 ss.

<sup>54</sup> Il Giudice di Pace di Foligno, con sentenza del 14 febbraio 1996, ha statuito che il descritto obbligo di installare il cronotachigrafo vale soltanto con riferimento ai veicoli «*effettivamente utilizzati al trasporto di persone o cose, e non gli autoveicoli i quali, pur espressamente adibiti a tale tipo di attività, circolino provvisoriamente ed occasionalmente non ai fini del trasporto*», in *Arch. giur. circol. sin. strad.*, 1997, pp. 536 ss.

<sup>55</sup> Sui tempi di guida e di riposo il Legislatore è intervenuto nuovamente per mezzo del Reg. (UE) n. 1054/2020, apportando modifiche al Reg. (CE) n. 561/2006.

<sup>56</sup> Così il considerando 1, Reg. (CE) n. 561/2006.

effettuate, i tempi di guida e di riposo, il luogo di partenza e quello di arrivo, il nome del conducente e la targa del veicolo.

In ipotesi di violazione delle norme statuite in tema di cronotachigrafo interviene il regime sanzionatorio disciplinato dall'art. 179 c.d.s., che prevede sanzioni pecuniarie in caso di conduzione di un veicolo che sia sprovvisto dello strumento in oggetto, ovvero nel caso in cui sia presente ma non funzionante, o dotato di funzioni diverse da quelle stabilite *ex lege*.

La Corte di Cassazione, con riferimento ad un'ipotesi in cui era stata rilevato, dagli organi di Polizia stradale, un veicolo dotato di cronotachigrafo non funzionante, ha statuito, con sentenza del 10 settembre 2009, n. 19586, che *«la circostanza che il cronotachigrafo non sia stato manomesso e che il guasto sia dovuto al caso fortuito non è sufficiente a dimostrare l'assenza della colpa, ben potendo sussistere l'elemento psicologico dell'illecito per il solo fatto che il conducente, pur essendo o dovendo essere consapevole dell'avaria facendo uso dell'ordinaria diligenza, abbia ugualmente deciso di mettersi alla guida del mezzo»*<sup>57</sup>.

La Corte di Cassazione con sentenza 20 agosto 2003, n. 12244<sup>58</sup> ha statuito che nel caso in cui sia messo in circolazione un veicolo con cronotachigrafo non funzionante sussiste la colpa del proprietario del veicolo *«nelle seguenti ipotesi: 1) se il veicolo ha iniziato la circolazione già con il tachigrafo non funzionante, perché il titolare dell'autorizzazione deve vigilare che il veicolo sia messo in circolazione nelle condizioni prescritte dalla legge; 2) se il fatto che ha reso non funzionante il cronotachigrafo si è verificato nel corso della circolazione, qualora tale fatto successivo sia in qualche modo rimproverabile a esso titolare»*.

Tornando sul tema del cronotachigrafo non funzionante i Giudici di legittimità hanno specificato che è il proprietario del veicolo, piuttosto che il conducente dello

---

<sup>57</sup> In *Giust. civ. Mass.*, 2009, fasc. 9, p. 1298.

<sup>58</sup> In *Giust. civ. Mass.*, 2003, vol. III, p. 1955.

stesso, colui che è «*responsabile della messa in circolazione di veicoli sprovvisti di cronotachigrafo e dei relativi fogli di registrazione*», essendo il primo ad essere tenuto al «*controllo dell'esatto funzionamento del menzionato apparecchio misuratore della velocità al momento dell'immissione del mezzo sulla strada pubblica*».

Non può valere come esonero dall'applicazione dell'art. 179 c.d.s. il fatto che il proprietario del veicolo abbia fornito al conducente i fogli di misurazione e abbia provveduto a comunicargli, anche ripetutamente, la necessità di inserire gli stessi nel cronotachigrafo, al fine del suo funzionamento<sup>59</sup>.

La sanzione pecuniaria, prevista dall'art. 179 c.d.s., da applicare alle sopra descritte ipotesi può essere raddoppiata qualora, a titolo esemplificativo, il cronotachigrafo sia oggetto di alterazione; l'articolo prevede inoltre un'eventuale sanzione accessoria riguardante la sospensione della patente di guida per un minimo di quindici giorni fino ad un massimo di tre mesi, ed annessa decurtazione di dieci punti sulla patente.

A partire dal 2 marzo 2016 sono entrate in vigore una serie di norme contenute nel Reg. (UE) 4 febbraio 2014, n. 165<sup>60</sup>, relativamente all'utilizzo del cosiddetto «tachigrafo intelligente»: un'evoluzione dello strumento, dotato di sistema satellitare, capace di registrare automaticamente la posizione del veicolo in determinati punti: luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero; luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di guida; e luogo di conclusione del periodo di lavoro giornaliero, secondo quanto stabilito dall'art. 8 dello stesso Regolamento.

Quest'ultimo poi, rivolgendosi alle imprese di autotrasporto, ha introdotto per loro lo specifico obbligo di garantire che i propri conducenti «*ricevano una formazione e istruzioni adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei*

---

<sup>59</sup> Cass. Civ. 18 settembre 2006, n. 20110, in *Arch. giur. circol. sin. strad.*, 2007, pp. 245 ss.

<sup>60</sup> In *G.U.U.E.* n. L 60 del 28 febbraio 2014. Sull'applicazione del Reg. (CE) n. 165/2014 cfr. la circolare del 27 febbraio 2015 del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Interno.

*tachigrafi, che siano digitali o analogici»*; proprio a tal fine le imprese di autotrasporto sono tenute ad effettuare controlli periodici al fine di dimostrare che i propri conducenti usino detti apparecchi in maniera corretta e che non forniscano agli stessi conducenti *«alcun incentivo diretto o indiretto che possa incoraggiare ad un uso improprio dei tachigrafi»*, restando ugualmente responsabili delle eventuali infrazioni che possono commettere i conducenti medesimi.

Il Reg. (UE) n. 1054/2020, afferente all'ultimo pacchetto normativo comunitario in materia, ha apportato modifiche, non troppo sostanziali, al Reg. (UE) n. 165/2014, in relazione al posizionamento dei veicoli per mezzo dei tachigrafi; tra gli obiettivi dello stesso Regolamento figura infatti l'intenzione di rafforzare la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti mediante l'armonizzazione della normativa concernente i periodi di guida e di riposo nel trasporto terrestre, e l'armonizzazione delle disposizioni sull'uso dei tachigrafi.

Il legislatore vorrebbe migliorare la funzionalità del tachigrafo con lo scopo di ottenere un posizionamento che risulti più preciso, e semplificare i relativi controlli facilitando così il lavoro alle autorità nazionali.

Riprendendo quanto affermato nel Reg. (UE) n. 165/2014, nella nuova disposizione legislativa, il legislatore ribadisce come la registrazione delle attività sul tachigrafo sia un compito molto importante rientrante tra le mansioni dei conducenti, risultando quindi essenziale che questi ultimi ricevano formazioni adeguate su come utilizzare le funzioni dei nuovi tachigrafi immessi sul mercato, i cui costi dovrebbero essere supportati dall'impresa di trasporto in quanto datrice di lavoro.

La principale modifica apportata dall'ultimo Regolamento, che è ufficialmente entrato in vigore il 20 agosto 2020, riguarda l'art. 8, comma 1 del Reg. (UE) n. 165/2014, modificato in merito alla registrazione automatica della posizione del veicolo, non più prevista soltanto del luogo di inizio e di fine del periodo di lavoro giornaliero, oltre che del luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di

guida, ma anche ogni qualvolta il veicolo effettui operazioni di carico o scarico o attraversi la frontiera di uno Stato membro.

L'art. 7 assicura la protezione dei dati, ad opera degli Stati membri, nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi agli atti legislativi dell'UE, di cui al comma 1 dello stesso articolo, evidenziando come i tachigrafi digitali siano progettati in modo da garantire assoluta riservatezza.

## CONCLUSIONI E PROSPETTIVE

Nello studio del presente elaborato, si è principalmente scelto di focalizzare l'attenzione sull'evoluzione che l'autonomia negoziale delle parti, in correlazione alla determinazione del corrispettivo nel contratto di trasporto merci su strada, ha subito per mano del legislatore, nazionale e comunitario.

Ripercorrere sistemi quali le tariffe a forcella ed il regime dei «costi minimi di esercizio», benché abrogati, è risultato indispensabile per poter descrivere il sistema normativo attuale, essendo stati proprio i sistemi previgenti e soprattutto le pronunce giurisprudenziali in merito<sup>1</sup>, a permettere il delineamento normativo odierno: risultato degli errori commessi dal legislatore in passato e delle esigenze che gli operatori del settore non hanno mancato ad esprimere.

Dal presente elaborato può evincersi quello che è stato il percorso dell'intervento pubblico nell'ambito dell'autotrasporto di merci in conto terzi, all'interno dell'ordinamento nazionale, iniziato con la miliare legge n. 298/1974 fautrice della prima riforma di settore.

La legge in oggetto ha subordinato, in modo dettagliato, l'accesso alla professione di autotrasportatore a requisiti qualitativi di cui bisognava, e bisogna tuttora, dimostrare il possesso; ha portato avanti il già vigente modello autorizzatorio mediante il quale era quantitativamente controllato l'accesso al mercato del trasporto terrestre di merci ed ha introdotto un sistema di tariffazione obbligatoria. Gli scopi perseguiti con l'introduzione di tali criteri erano quelli di esercitare un controllo del settore al fine di evitare fenomeni di concorrenza sleale, contrastare l'abusivismo ed impedire una crescita smodata dell'offerta del servizio rispetto alla domanda, in un contesto dove soltanto autotrasportatori ben formati erano ammessi ad operare.

---

<sup>1</sup> Di cui si è dato conto all'interno del testo, con principale riferimento alla sent. C. giust. Ue del 4 settembre 2014.

Preso atto della crisi che il modello istituito dalla legge del 1974 aveva causato, soprattutto in virtù della rigidità imposta dal sistema delle autorizzazioni e dal regime a forcella, un nuovo ed indispensabile intervento pubblico genera la riforma del 2005, improntata alla liberalizzazione del settore.

Per mezzo di quest'ultima si è tentato di agevolare l'applicazione di principi quali la trasparenza, la correttezza e la tutela della sicurezza stradale al mercato in oggetto, restituendo alle parti la piena autonomia negoziale, favorendo l'uso della forma scritta del contratto ed introducendo l'istituto della responsabilità amministrativa «condivisa»: in tal modo sarebbe stato più semplice, soprattutto in sede giudiziale, verificare le intenzioni e le istruzioni delle parti coinvolte nell'esecuzione della prestazione, profilare le giuste porzioni di responsabilità e garantire il rispetto delle norme poste a tutela della sicurezza stradale.

Nonostante la liberalizzazione concessa dal legislatore però, il mercato di riferimento continuava a vivere un periodo in cui dominavano l'eccesso di concorrenza tra le imprese, ed un'offerta del servizio di trasporto superiore alla domanda; ciò ha condotto il legislatore ad intervenire nuovamente sulla scena e reintrodurre un sistema tariffario obbligatorio, simile a quello a forcella, mediante l'art. 83 *bis*, d. l. n. 112/2008, su cui ci è a lungo soffermati nel testo<sup>2</sup>, e che ha evidenziato l'incapacità di fornire risposte consone a quanto il settore, invece, richiedesse.

L'inarrestabile sviluppo del settore, la crescente domanda di servizio, una maggiore tutela della circolazione stradale e ulteriori garanzie richieste per le parti contrattuali, erano le esigenze a cui il legislatore cercava di rispondere, restringendo in modo perentorio il sistema dell'autotrasporto merci con l'istituzione di un regime di costi minimi di esercizio che vincolasse le parti ad un minimo contrattuale, comportando l'inevitabile conseguenza di limitare la loro

---

<sup>2</sup> Cfr. *supra*, cap. IV, par. 4.2.



autonomia negoziale e giustificando la suddetta limitazione con l'intenzione di apportare maggiore sicurezza e tutela alla circolazione stradale.

L'introduzione di un sistema di costi minimi obbligatori rispecchia la presa di coscienza del legislatore di dover intervenire a regolare il mercato del trasporto di merci tentando di scongiurare il verificarsi di effetti negativi che potessero derivare dall'eccesso di concorrenza, costituente elemento portante in tale settore.

In seguito, però, la pronuncia della CGUE del 2014 ha dichiarato i costi minimi di esercizio illegittimi, poiché in contrasto con l'art. 101 TFUE, in combinato disposto con l'art. 4, par. 3 TUE, in quanto il prezzo dei servizi di autotrasporto in conto terzi non può essere stabilito in forza di costi determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati<sup>3</sup>, facendo salvi quei costi minimi che erano invece stati emanati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, subentrato a seguito della soppressione dell'Osservatorio.

La continua incostanza della questione trova un epilogo con la l. n. 190/2014 che apporta sostanziali modifiche all'art. 83 *bis*, abroga il sistema dei costi minimi di esercizio e restituisce piena libertà negoziale alle parti.

Il principio della libera determinazione del corrispettivo non può, però, essere interpretato in modo assoluto in quanto condizionato al rispetto di principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale: condizione riflessa nell'obbligo per il Ministero dei Trasporti di pubblicare mensilmente «valori indicativi di riferimento» dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto.

Tra le diverse modalità di trasporto di merci, quella su gomma è quella a cui si fa maggiore ricorso, poiché più efficiente, in virtù della capillarità del servizio che riesce ad offrire, di più facile accesso e meno costosa rispetto alle altre, e ciò non può che condurre ad una crescita smodata della domanda del servizio; d'altro

---

<sup>3</sup> In riferimento al periodo in cui tali costi minimi di esercizio erano emanati ad opera dell'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto.

canto, essendo però fin troppo numerose le imprese che svolgono questo tipo di trasporto anche l'offerta finisce col subire un'impennata che si riverbera sul calo della domanda, portando ad una potenziale causa di crisi del settore.

Proprio al fine di scongiurare un'eventuale crisi e di tutelare le piccole imprese, evitando frangenti di concorrenza sleale, il legislatore nazionale ha sempre adottato un regime più restrittivo rispetto a quanto attuava il legislatore comunitario a livello europeo: mentre il primo sceglieva di introdurre sistemi che circoscrivessero l'autonomia delle parti, il secondo enfatizzava l'importanza di una libera contrattazione dei prezzi, dell'autonomia contrattuale delle parti e dell'attuazione di un mercato libero ed uniforme per tutti gli Stati membri, ponendo condizioni e requisiti comuni a tutti gli Stati, a raggiungimento del fine dichiarato.

Risulta opportuno rimarcare il fatto che il trasporto stradale di merci sia un'attività che necessita di un costante intervento pubblico, volto a regolarne i molteplici aspetti: la continua evoluzione che esso presenta, sotto il profilo economico e tecnologico, chiede al legislatore, tanto nazionale quanto europeo, un'instancabile attenzione; ed allo stesso modo, con riguardo al profilo sociale sono innumerevoli gli aspetti da disciplinare, primo fra tutti la tutela della sicurezza stradale, che ha accompagnato ogni proposito del legislatore nell'emanare i vari testi normativi di settore, e la sicurezza sociale intesa come osservanza delle norme inerenti al diritto del lavoro e di previdenza sociale.

Il «pacchetto sulla Mobilità UE 2020» è il principale esempio di come si sia cercato di adeguare il settore in questione alle esigenze imposte dall'evolversi tecnologico: il Reg. (UE) n. 1056/2020, parte del pacchetto, è volto ad incentivare l'uso delle informazioni elettroniche, incoraggiando la digitalizzazione del trasporto di merci e della logistica, al fine di promuovere la comunicazione tra gli operatori del settore e le autorità competenti tramite mezzi elettronici, fornendo un quadro giuridico che regoli questa nuova piattaforma: ciò in un'ottica di miglioramento delle funzioni, snellimento burocratico e celerità delle operazioni.

Naturalmente quello tecnologico non è l'unico ambito su cui il nuovo pacchetto comunitario è intervenuto, avendo, infatti, emanato due ulteriori regolamenti per mezzo dei quali è tornato a disciplinare aspetti già ampiamente analizzati da precedenti normative, quali, tra i tanti, il cabotaggio terrestre, il rafforzamento del requisito di stabilimento ed i tempi di guida e di riposo dei conducenti, a dimostrazione di come il presente settore sia in perenne evoluzione ed alla ricerca di un'attiva attenzione normativa da parte dell'intervento pubblico.

È pur vero però, che nonostante gli innumerevoli interventi legislativi che si sono susseguiti, non si è ancora riusciti a conferire all'attività di autotrasporto la trasparenza e la chiarezza di cui abbisogna.

Passare da un regime autorizzatorio, caratteristica principe del settore in passato e per il quale era necessario entrare in possesso di apposita autorizzazione per poter esercitare la professione di autotrasportatore, ad una, seppur moderata liberalizzazione, ha sollevato il contesto da un'imposizione sin troppo rigida ed inadeguata ma non ha apportato risultati vantaggiosi concreti, poiché fenomeni di concorrenza sleale sono ancora fin troppo frequenti; così come abrogare due tentativi di sistemi «amministrati» dei prezzi, tariffe a forcilla e costi minimi di esercizio, e conferire piena libertà alle parti di poter stimare liberamente il prezzo da richiedere per il servizio fornito, non ha protetto il settore da una crisi economica e né rafforzato la tutela della sicurezza della circolazione stradale.

Quanto è deducibile dal presente lavoro è che l'intervento pubblico, nonostante massivamente presente, non lo è forse abbastanza.

Intervenire in settori, come quello in questione, in un'ottica di limitazione e controllo non è necessariamente un elemento negativo con cui confrontarsi, spesso anzi, può rivelarsi il metodo migliore per rafforzare il sistema di garanzie per una corretta concorrenza tra le imprese e raggiungere uno strutturale equilibrio tra offerta e domanda di trasporto.

A dimostrazione di ciò, le tariffe a forcilla, sottoposte al vaglio della C. cost., erano state dichiarate non contrarie ai principi comunitari ed al principio della

libera concorrenza ed idonee a garantire la trasparenza di mercato<sup>4</sup>; evidenziando come un «sistema pubblicistico delle tariffe» potesse essere fatto rientrare nell'utilità sociale che l'art. 41 cost. stabilisce come giustificazione ad una ipotetica limitazione della libertà d'iniziativa economica privata.

In egual modo, i costi minimi di esercizio, introdotti sulla falsariga delle prime, diretti non soltanto a limitare la libertà di fissazione del prezzo, quanto piuttosto a garantire il rispetto di un minimo tariffario che coprisse i costi sostenuti dall'impresa di trasporto nell'affrontare gli obblighi statuiti in materia di lavoro, previdenza e circolazione stradale, erano stati dichiarati dalla C. giust. Ue sì incompatibili con il diritto UE, ma non per la loro natura, quanto piuttosto per l'organo emanatore degli stessi.

Limitare quindi l'autonomia negoziale per perseguire un fine di utilità e sicurezza sociale, è un principio che non si pone in contrasto a quanto previsto dal diritto sia nazionale che comunitario, purché proveniente da una fonte statale, rivelandosi, almeno in questo contesto, la scelta migliore che il legislatore possa compiere, oltre ad essere l'unica ad aver dato risultati.

Nonostante il cambiamento della natura degli interventi pubblici dal 1974 ad oggi, si può comunque dedurre un quadro omogeneo da cui ricavare la nozione di contratto di trasporto e le condizioni entro le quali operare, sia in riferimento all'accesso al mercato, sia alla posizione contrattuale delle parti coinvolte.

La tutela della sicurezza stradale, è il filo conduttore posto alla base di ogni intervento normativo in materia che ha guidato il legislatore in ogni nuova disposizione, convinto che soltanto assicurando la copertura di determinati costi, l'impresa risultasse in grado di garantire una maggiore formazione dei conducenti degli autoveicoli e quindi una più rigida sicurezza stradale.

---

<sup>4</sup> In materia, si veda C. cost. 5 novembre 1996, n. 386, in *Dir. trasp.* 1997, pp. 463 ss., con nota di C. TINCANI, *Applicabilità delle tariffe a forcilla all'appalto di servizi di trasporto*.

Al contrario, soltanto rafforzando e rispettando le normative poste *ad hoc* è possibile conseguire gli obiettivi dichiarati; a tale fine il legislatore europeo è tornato sulla questione con il Reg. (UE) n. 1054/2020, già in vigore dall'agosto 2020, con cui ha ridefinito alcune disposizioni in merito ai tempi di guida e di riposo dei conducenti, le uniche che, insieme alle ulteriori norme poste a tutela della circolazione stradale, possono condurre a concreti risultati.

Nonostante l'impegno del legislatore nazionale, intervenuto in modo sostanziale nel 2015, non solo per abrogare il sistema dei costi minimi restituendo piena autonomia negoziale alle parti, ma anche per disciplinare fattispecie quali il cabotaggio terrestre e la subvezione, che concorrono a fare del trasporto su gomma la modalità più richiesta, la materia relativa al trasporto merci in conto terzi si presenta ancora ampiamente frammentaria e lacunosa di previsioni volte a regolarizzare le forme di collaborazioni tra una pluralità di vettori, che ad oggi sono piuttosto contrastate; a risolvere il disequilibrio che la libertà contrattuale non ha saputo supplire ed a garantire più elevati livelli di sicurezza stradale e sociale che prescindano dal campo economico.

Appare auspicabile un ulteriore intervento del legislatore che sia risolutivo, rispetto alla confusione normativa che ha senz'altro caratterizzato l'intero ambito sino ad ora, che in linea con i dettami del diritto europeo raccolga lo scibile della materia in un unico testo normativo, apportando unitarietà e chiarezza al settore, e che magari reintroduca dei costi minimi, sulla scia dei due interventi tariffari esplorati, sorretto dall'intento di proteggere il mercato del trasporto merci in conto terzi da manipolazione dei prezzi, da fenomeni di contrasto e di abusivismo, purché emanati da un organo statale, concordemente a quanto sancito dalla Corte di Giustizia, e a tutela delle parti che, nonostante si vedano limitare la propria autonomia, siano però libere di agire in un mercato concorrenzialmente equilibrato e regolare, deputato alla tutela di pubblici interessi.

## BIBLIOGRAFIA

ALIBRANDI A., *Appunti sull'art. 1689 cod. civ.*, in *Arch. giur. circolaz.*, 1985, p. 465

ANTONINI A., *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015

ALVINO I., *La nuova disciplina della solidarietà negli appalti*, in AA. VV., *Il nuovo diritto nel mercato del lavoro*, a cura di M. Persiani – S. Liebman, Torino, 2013, pp. 101 ss.

ALVISI C. – ROMAGNOLI A., *L'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose nel quadro della regolamentazione nazionale, locale e comunitaria*, in *Il diritto del mercato del trasporto*, a cura di S. Zunarelli, diretto da F. Galgano, *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia*, XLIX, Padova, 2008.

ASQUINI A., *Del contratto di trasporto*, in *Il codice di commercio*, commentato e coordinato da Bolaffio, Rocco, Vivante, vol. VI, Utet, Torino, 1935, p. 126

ASQUINI A., *Trasporto di persone (Contratto di)*, in *Novissimo dig. it.*, XIX, Torino, 1973, pp. 612 ss.

ASQUINI A., *Trasporto (in genere)*, in *Novissimo Dig. it.*, XIX, Torino, 1973, pp. 565 ss.

ASQUINI A., *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Novissimo Dig. it.*, XIX, Torino, 1973, pp. 576 ss.

BALDONI B., *Costi minimi di esercizio: una questione senza tempo*, in *Dir. trasp.*, 2020, pp. 119 ss.

BENELLI G., *Contratto di trasporto con subtrasporto e diritti del destinatario*, in *Dir. trasp.*, 1993, pp. 425 ss.

BENELLI G., *Il trasporto stradale di cose*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, II Agg., a cura di P. Cendon, Torino, 2008, pp. 301 ss.

BENELLI G., *Il contratto di trasporto stradale di cose*, in *I contratti del trasporto aereo, marittimo e terrestre*, a cura di F. Morandi, Roma, 2012, pp. 255 ss.

BENELLI G., *Il trasporto di merci su strada per conto di terzi. Autonomia negoziale ed intervento pubblico*, Roma, 2012

BENELLI G., *Il contratto di trasporto stradale di cose*, in AA. VV., *I contratti del trasporto*, diretto da F. Morandi, t. II, Bologna, 2013, pp. 1129 ss.

BENELLI G., *La difficile sopravvivenza dei costi minimi «miniseriali»*, in *Dir. trasp.*, 2016, pp. 877 ss.

BENELLI G., *La legittimità costituzionale dei costi minimi «ministeriali» nell'autotrasporto merci per conto di terzi*, in *Riv. dir. nav.*, 2018, pp. 342 ss.

BENELLI G., *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, Milano, 2018

BENELLI G., *Brevi note sulla legittimità costituzionale dell'azione diretta del subvettore contro il committente*. in *Dir. trasp.*, 2020, pp. 133 ss.

BERLINGIERI F., *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Varese, 1978

BERTOLINO F., *Quale foro per le obbligazioni ex lege?, Il tertium genus nella giurisprudenza italiana*, in *Dir. mar.*, 2016, pp. 560 ss.

BOCCHESI D., *La legittimazione del destinatario ad agire nei confronti del subvettore: un principio ormai consolidato*, in *Dir. trasp.*, 1996, pp. 549 ss.

BOGGIO L., *La C.M.R. in Cassazione: errare humanum est...*, in *Dir. mar.*, 2000, pp. 132 ss.

BRIGNARDELLO M., *La disciplina delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti*, Torino, 2000

BRIGNARDELLO M., *Il contratto di servizi di logistica*, in AA. VV., *I contratti del trasporto*, diretto da F. Morandi, t. II, Bologna, 2013, pp. 1519 ss.

BUSTI S., *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007

CAGNOLI A., *L'impresa di trasporto nella normativa italiana*, in *Trasporti*, 1984, 34, pp. 61 ss.

CALLIPARI N., *Il contratto di autotrasporto di merci per conto terzi*, Milano, 2009

CALLIPARI N. – UGGÈ P., *L'autotrasporto di merci per conto di terzi*, Roma, 2009



CARAMATTI F., *Il contratto di trasporto a seguito dell'entrata in vigore del d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Contr.*, 2006 p. 525

CARBONE S.M., *Il diritto uniforme in tema di trasporto e il suo ambito di applicazione nell'ordinamento italiano: casi e materiali*, in *Dir. mar.*, 1978, p. 380

CARMAGNANI P., *Sulla non compatibilità dei costi minimi ex art. 83 bis d. l. 112/2008 con la normativa comunitaria*, in *Dir. trasp.*, 2015, pp. 155 ss.

CAROSIELLI G., *La responsabilità solidale nell'autotrasporto merci per conto terzi*, in *Dir. relaz. ind.*, 2015, pp. 251 ss.

CARRETTA M., *La Corte Costituzionale cancella l'irrazionale sperequazione tra contratto scritto di autotrasporto merci privo delle annotazioni di legge e accordi orali*, in *Dir. mar.*, 2005, pp. 460 ss.

CASANOVA M. – BRIGNARDELLO M., *Autotrasporto di merci per conto terzi*, in *Dig. Disc. Priv., sez. comm., Agg., II*, Torino, 2003, pp. 72 ss.

CASANOVA M. – BRIGNARDELLO M., *Diritto dei trasporti, Infrastrutture e accesso al mercato*, Milano, 2004

CASANOVA M. – BRIGNARDELLO M., *Diritto dei trasporti. Infrastrutture e accesso al mercato*, Milano, 2011

CASANOVA M. – BRIGNARDELLO M., *Diritto dei trasporti, II, La disciplina contrattuale*, Milano, 2012

CASTAGNO D., *Negoziazione assistita: i primi orientamenti della giurisprudenza*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 2017, pp. 747 ss.

CASCIANO D., *Superamento delle tariffe a forcella e termine di decadenza per l'esercizio dell'azione*, in *Dir. trasp.*, 2009, pp. 201 ss.

CATURANI G. – SENSALE A., *Il trasporto. Esposizione critica di giurisprudenza e dottrina*, Napoli, 1960

CELLE P. – SCHIANO DI PEPE L., *L'autotrasporto di merci e il trasporto internazionale di cose su strada*, in *Trattato dei contratti*, Milano, 2014, pp. 47 ss.

CIFARELLI R., *L'autotrasporto di merci per conto terzi tra costi minimi e concorrenza*, in *Giur. merito*, 2013, p. 1394

CILIA L., *Il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto. (d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286)*, in *Nuove leggi civili commentate*, 2006, pp. 831 ss.

CLARONI A., *Efficacia probatoria del cronotachigrafo*, in *Trasporto merci e Giurisprudenza*, ottobre/dicembre 2002, pp. 18 ss.

CLARONI A., *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)*, in *Dir. mar.*, 2015, pp. 69 ss.

COMENALE PINTO M.M., *Spunti in tema di subtrasporto e caricazione del mittente*, in *Giust. civ.*, 2010, I, pp. 2913 ss.

COMENALE PINTO M.M., *La disciplina nazionale e quella internazionale del contratto di subtrasporto stradale*, in *Riv. dir. nav.*, 2017, pp. 417 ss.

CORONA A., *Il sistema delle tariffe a forcilla*, in *Dir. trasp.*, 2005, pp. 563 ss.

CORRADO A., *Il contratto di servizi di logistica*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII, *Trasporto*, Torino, a cura di P. Cendon, 2004, pp. 681 ss.

CORRADO A., *Il trasporto internazionale di merci su strada*, in AA. VV., *I contratti del trasporto*, diretto da F. Morandi, t. II, Bologna, 2013, pp. 1213 ss.

COSTANZO E., *Il contratto di trasporto internazionale nella CMR*, Milano, 1984

D'ALESSIO W., *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003

D'ANTINO M., *L'autotrasporto delle merci: questioni aperte*, in *Amm. ferr.*, marzo 2000, p. 15

DE GONZALO M.L., *La liberalizzazione dell'autotrasporto in Italia: dal sistema delle tariffe a forcilla alla liberalizzazione regolata (Relazione al Convegno "Trasporti – Il ruolo strategico e il regime legale della liberalizzazione dei trasporti in Europa", Genova 24 marzo 2006)*, in *Dir. mar.*, 2006, pp. 595 ss.

DE LIPSIS M., *Autotrasporto di cose per conto terzi: le linee di un cambiamento*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1999, pp. 1 ss.

DELLE MONACHE S., *Profili civilistici della “negoziante assistita”*, in *Giust. civ.*, 2015, pp. 105 ss.

DE RADA D., *La responsabilità del vettore*, Padova, 2007

DE VIVO G., *La riforma dell'autotrasporto*, in *Trasp.*, 2005, pp. 145 ss.

DI GIOVANNI C., *Ancora sulla compatibilità con l'ordinamento comunitario del regime tariffario obbligatorio relativo al trasporto su strada per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 1996, pp. 189 ss.

DONATI M., *Bilancio della politica tariffaria della CEE nel settore dell'autotrasporto di cose*, in *Trasporti*, 1979, 19, pp. 49 ss.

ERBA L., *L'art. 83-bis d. l. 112/2008 nelle controversie precedenti alla sua abrogazione: dovere di disapplicazione per contrasto con i principi comunitari?*, in *Dir. trasp.*, 2016, pp. 555 ss.

FADDA E., *Ancora sui presupposti per l'applicazione della C.M.R.*, in *Dir. mar.*, 1984, pp. 554 ss.

FADDA S., *Il contratto di autotrasporto di cose*, in AA. VV., *I singoli contratti tipici e atipici nell'evoluzione normativa e giurisprudenziale*, a cura di R. Clarizia – G. Cassano, Milano, 2017, pp. 663 ss.

FADDA S., *Il contratto di logistica integrata*, in AA. VV., *I singoli contratti tipici e atipici nell'evoluzione normativa e giurisprudenziale*, a cura di R. Clarizia – G. Cassano, Milano, 2017, pp. 193 ss.

FADDA S., *Costi minimi: ultimo atto?*, in *Dir. mar.*, 2018, pp. 380 ss.

FADDA S., *Costi minimi: due pronunce di merito*, in *Dir. mar.*, 2019, pp. 181 ss.

FADDA S., *Il contratto di autotrasporto di cose*, in *I contratti di impresa*, a cura di A. Di Amato, Milano, 2020, pp. 649 ss.

FERRARO G., *L'evoluzione legislativa nel settore dell'autotrasporto di cose*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1988, pp. 394 ss.

FLAMINI A., *Il trasporto*, in A. Flamini – M.V. Cozzi – R. Lenzi, *Trasporto, spedizione, deposito, noleggio*, in *Tratt. dir. civ. del Consiglio Nazionale del Notariato*, diretto da P. Perlingieri, Napoli, 2008, pp. 7 ss.

FORTE M., *Inapplicabilità agli appalti pubblici della responsabilità solidale del committente ex D. lgs. n. 276/2003*, in *Urb. app.*, 2017, pp. 69 ss.

GAETA D., *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, p. 7

GAMBA G., *Le tariffe a forcilla per l'autotrasporto di merci*, Rimini, 1995

GAMBERINI G., *La responsabilità solidale negli appalti*, in AA. VV., *Il lavoro riformato*, a cura di M. Tiraboschi, Milano, 2013, pp. 312 ss.

GHELARDUCCI F., *In tema di autorizzazioni contingentate all'autotrasporto di cose in conto terzi: il d. m. 21 novembre 1978*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1979, pp. 569 ss.

GIANFORTE P., *La responsabilità solidale negli appalti pubblici e privati*, in *App. contr.*, 5/2017, pp. 51 ss.

GONNELLI P. – MIRABELLI G., *Trasporto (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, p. 1154

GRIGOLI M., *Sull'applicabilità della Convenzione di Ginevra del 19 marzo 1956 relativa al trasporto internazionale di merce su strada*, in *Giust. civ.*, 1981, I, pp. 291 ss.

GRIGOLI M., *Sull'applicabilità della convenzione di Ginevra del 1956*, in *Giust. civ.*, 1981, I, pp. 296 ss.

GRIGOLI M., *Il trasporto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da P. Rescigno, 11, *Obbligazioni e contratti*, III, Torino, 1984, p. 745

GRIGOLI M., *Profili del diritto dei trasporti nell'attuale realtà normativa*, Bologna, 2003

IANNUZZI M., *Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, a cura di A. Scialoja – G. Branca, *Libro quarto, Delle obbligazioni* (art. 1678 – 1702), Bologna – Roma, 1970, pp. 1 ss.

IVALDI P., *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990

LA MATTINA A., *Trasporto di merci “sensibili” e responsabilità del vettore nella CMR*, in *Dir. mar.*, 2003, pp. 864 ss.

LA MATTINA A., *Del trasporto*, in AA. VV., *Il codice Civile Commentario*, a cura di F.D. Busnelli, Milano, 2018, pp. 11 ss.

LANA A.G., *Presupposti di applicazione della CMR*, in *Dir. trasp.*, 1992, pp. 751 ss.

LA TORRE U., *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000

LEPORE M., *La circolazione delle merci su strada*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1993, p. 239

LIBOUTON J., *Convention on the contract for international carriage goods by road*, in *E.T.L.*, 1973

LOBINA C. – MACERA A., *Autotrasporto di merci*, Forlì, 2017

MASUTTI A., *Sulla compatibilità con l’ordinamento comunitario del regime tariffario obbligatorio del trasporto su strada per conto terzi*, in *Dir. trasp.*, 1995, pp. 777 ss.

MASUTTI A., *La Corte di giustizia CE conferma (nuovamente) la compatibilità della disciplina tariffaria con le norme del Trattato CE con una decisione che lascia perplessi*, in *Dir. trasp.*, 1999, p. 161

MERUSI F., *Sul regime giuridico del trasporto su strada*, in *Studi Bachelet*, Milano, 1987, pp. 349 ss.

MICELI M. – MARANO T., *Cabotaggio terrestre: il faticoso percorso che ha portato alla liberalizzazione all'interno della Comunità europea*, in *Amm. ferr.*, giugno 1999, pp. 36 ss.

MIRABELLI G., *Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, Libro IV, III, *I singoli contratti*, Torino, 1991, pp. 467 ss.

MORGANTE M., *La riforma dell'autotrasporto: gli angusti confini del termine decadenziale*, in *Dir. trasp.*, 2007, p. 891

MOSCARINI L.V., *I negozi a favore di terzo*, Milano, 1970

MUNARI F., *La segnalazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato in materia di servizi di autotrasporto di merci*, in *Dir. trasp.*, 1994, pp. 904 ss.

PALMIERI A., *Autotrasporto: dubbi sulla tenuta costituzionale del nuovo sistema tariffario*, in *Foro it.*, 2013, I, pp. 2643 ss.

PELLEGRINO F., *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, *Collana ricerche CUST n. 7*, Messina, 1994

PELLEGRINO F., *The Convention on the contract for the international carriage of goods by road (CMR): analysis of a recent italian case law on interpretation of*



*article 13 CMR*, in *Tijdschrift voor Internationale Handel en Transportrecht (Journal for international trade and transport law)*, 2016, pp. 6 ss.

PELLEGRINO F., *The interpretation of article 13 CMR: recent italian cases law*, in *Transportrecht*, 2017, pp. 399 ss.

PESCE A., *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, Padova, 1984

PIPPIA D., *Il contratto di corriere e di pony express*, in AA. VV., *I contratti del trasporto*, diretto da F. Morandi, t. II, Bologna, 2013, pp. 1307 ss.

POLLASTRELLI S., *Codice dei Trasporti*, Macerata, 2019

POLLASTRELLI S., *Driverless cars: i nuovi confini della responsabilità civile automobilistica e prospettive di riforma*, in *La decisione nel prisma dell'intelligenza artificiale*, a cura di E. Calzolaio, Milano, 2020, pp. 103 ss.

PROTOSPATARO G., *Il cronotachigrafo e l'attività di guida nell'autotrasporto*, Forlì, 2004

PUTIGNANO C., *L'autotrasporto italiano di merci e l'Europa*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1998, p. 614

RAUSEI P., *Illeciti e sanzioni, Il diritto sanzionatorio del lavoro*, Milano, 2011

REALE G., *Considerazioni sulla forma del contratto di autotrasporto di cose e sulle annotazioni da inserirvi in caso di forma scritta*, in *Dir. trasp.*, 2005, pp. 153 ss.

REALE G., *Il contratto di trasporto di persone e cose su strada*, in *Codice dei trasporti*, a cura di L. Tullio – M. Deiana, Milano, 2011, pp. 1284 ss.

RIGHETTI G., *Costi minimi. Nuovi spunti di riflessione dalla Corte Costituzionale*, in *Dir. mar.*, 2019, pp. 311 ss.

RIGUZZI M., *Il contratto di trasporto stradale*, Torino, 2000

RIGUZZI M., *Impresa di trasporto e rapporti con i cosiddetti padroncini: le novità introdotte dal d. lg. 10 settembre 2003, n. 276*, in *Dir. trasp.*, 2004, pp. 361 ss.

RIGUZZI M., *Prime considerazioni sulla legge delega per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose*, in *Dir. trasp.*, 2005, pp. 434 ss.

RIGUZZI M., *Lezioni di diritto dei trasporti*, Torino, 2006

RIGUZZI M., *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lg. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Dir. trasp.*, 2006, pp. 405 ss.

RIGUZZI M., *I contratti speciali, Il contratto di trasporto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da M. Bessone, XIV, Torino, 2007

RIGUZZI M., *Il contratto di trasporto in generale e le figure contrattuali ad esso affini*, in *Trasporti e turismo*, a cura di M. Riguzzi – A. Antonini, Torino, 2008, pp. 11 ss.

RIGUZZI M., *Ulteriori riflessioni in tema di autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 2009, p. 412

RIGUZZI M., *La scheda di trasporto: prime considerazioni in ordine ai contenuti, alla compilazione ed alla conservazione del documento*, in *Dir. trasp.*, 2009, pp. 775 ss.

RIGUZZI M., *Prime considerazioni sulle nuove norme relative alla tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 2009, pp. 35 ss.

RIGUZZI M., *La scheda di trasporto: prime considerazioni in ordine ai contenuti, alla compilazione ed alla conservazione del documento*, in *Dir. trasp.*, 2009, pp. 773 ss.

RIGUZZI M., *La L. 4 agosto 2010 n. 127: prime riflessioni sui profili innovativi e sugli elementi qualificanti della nuova disciplina sull'autotrasporto di cose*, in *Dir. trasp.*, 2011, pp. 111 ss.

RIGUZZI M. – CARMAGNANI P., *Manuale del diritto dei trasporti*, Napoli, 2014

RIGUZZI M., *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 2015, pp. 355 ss.

ROMANELLI G., *Trasporto aereo di persone*, Padova, 1959

ROMANELLI G., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, pp. 308 ss.

ROMANELLI G. – SILINGARDI G., *Trasporto. I) Terrestre*, in *Enc. giur. Treccani*, XXXI, Roma, 1994

ROSAFIO E.G., *Sulla forma del contratto di autotrasporto di merci su strada*, in *Dir. trasp.*, 2003, p. 215

ROSATO G., *L'incidenza del pregiudizio quale criterio utilizzato nella disciplina codicistica e in quella della convenzione di Ginevra per individuare il soggetto legittimato all'azione di danno nel trasporto di cose*, in *Riv. dir. nav.*, 2015, pp. 369 ss.

ROVELLI R., *Il trasporto di persone*, Torino, 1970

SANTORO F., *Temi attuali dell'autotrasporto di merci*, in *Trasp.*, 1982, pp. 33 e ss.

SARDELLA A., *Destinatario e mittente: chi è titolare al diritto di risarcimento del danno? Le incertezze restano*. in *Dir. mar.*, 2012, pp. 1178 ss.

SARZINA G., *La nuova disciplina dell'autotrasporto*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1975, pp. 36 ss.

SARZINA G., *Disciplina dell'autotrasporto di cose per conto terzi ex legge 298 del 1974: «riformatio in peius» a danno del patrimonio del trasportatore?*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1981, pp. 454 e ss.

SARZINA G., *Guida alle tariffe a forcella*, Udine, 1982

SARZINA G., *Nuova disciplina dell'autotrasporto di merci*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1999, pp. 421 ss.

SARZINA G., *Tariffe di trasporto: critica di una riforma*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1999, pp. 665 ss.

SILINGARDI G., *La C.M.R.: da normativa uniforme di applicazione necessaria a disciplina pattizia*, in *Dir. comm. int.*, 1987, pp. 613 ss.

SILINGARDI G., *L'estensione al vettore stradale di cose del beneficio della limitazione di responsabilità (l. 22 agosto 1985, n. 450)*, in *Giur. comm.*, 1987, I, pp. 970 ss.

SILINGARDI G. – CORRADO A. – MEOTTI A. – MORANDI F., *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, 1994

TALICE C., *Problematica giuridica dell'autotrasporto di merci*, in *Riv. amm. Rep. It.*, 1985, pp. 105 e ss.

TALICE C., *Riforma della disciplina dell'autotrasporto di merci*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1996, p. 674

TINCANI C., *Applicabilità delle tariffe a forcella all'appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. trasp.* 1997, pp. 463 ss.

TINCANI C., *I Servizi di trasporto di cose su strada*, in *Codice dei trasporti*, a cura di L. Tullio – M. Deiana, Milano, 2011, pp. 185 ss.

TINCANI C., *La natura del trasporto stradale di merci*, Milano, 2012

TINCANI C., *L'attuale disciplina del subtrasporto*, in *Dir. trasp.*, 2017, pp. 445 ss.

TRACCI A.E., *Trasporti in regime CMR: note sull'orientamento dei giudici di merito circa i presupposti di applicabilità della Convenzione*, in *Dir. mar.*, 2011, pp. 1299 ss.

TRINCHI A., *La negoziazione assistita (prima parte)*, in *Studium iuris*, 2017, pp. 19 ss.

TRINCHI A., *La negoziazione assistita (seconda parte)*, in *Studium iuris*, 2017, pp. 161 ss.

TULLIO L., *La CMR, convenzione di diritto uniforme*, in *Dir. trasp.*, 1992, pp. 125 ss.

VAGAGGINI C., *Profili giuridici del cabotaggio e delle autostrade del mare*, Roma, 2019

VERMIGLIO G., *Disciplina dell'autotrasporto di cose: intervento pubblico per la direzione del settore*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1979, pp. 531 ss.

VIGNALI C., *Il trasporto terrestre: verso una responsabilità oggettiva del vettore*, Milano, 2000

VIGNUDELLI L., *Il trasporto di merci su strada: profili di contrasto fra normativa di settore, normativa comunitaria e Costituzione*, in *Corr. giur.*, 2016, pp. 516 ss.

ZAMPONE A., *Il servizio di corriere e di pony express*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII, *Trasporto*, a cura di P. Cendon, Torino, 2004, pp. 617 ss.

ZAMPONE A., *La negoziazione assistita nelle controversie in materia di contratto di trasporto e sub-trasporto*, in *Dir. trasp.*, 2015, pp. 673 ss.

ZAMPONE A., *Novità nell'autotrasporto di cose per conto terzi*, in *Libro dell'anno del Diritto 2016*, Roma, 2016, pp. 497 ss.

ZUNARELLI S., voce «*Trasporto internazionale*», in *Digesto/comm.*, XVI, Torino, 1999, pp. 88 ss.

ZUNARELLI S. – ROMAGNOLI A. – CLARONI A., *Casi e materiali di Diritto pubblico dei trasporti*, Bologna, 2005

ZUNARELLI S., *Diritto dei trasporti*, Bologna, 2006

ZUNARELLI S., *Lezioni di diritto dei trasporti*, Bologna, 2006

ZUNARELLI S. – COMENALE PINTO M.M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009

ZUNARELLI S. – ALVISI C., *Trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, A. Scialoja – G. Branca – F. Galgano, a cura di G. De Nova, *Libro quarto: Obbligazioni*, art. 1678 – 1702, Bologna, 2014, pp. 1 ss.

ZUNARELLI S. – ROMAGNOLI A. – CLARONI A., *Diritto pubblico dei trasporti*,  
Bologna, 2015

ZUNARELLI S. – COMENALE PINTO M.M., *Manuale di diritto della navigazione e  
dei trasporti*, Milano, 2020