

RIFORMA DELL'AUTOTRASPORTO: ABOLITE LE TARIFFE A FORCELLA, MODIFICHE AL CONTRATTO DI TRASPORTO, ASSICURAZIONE MERCE, QUALIFICAZIONE DEGLI AUTISTI

Il decreto legislativo 286/2005 pubblicato lo scorso 9 gennaio, uno dei tre decreti delegati dalla legge 1° marzo 2005, n. 32 sulla riforma dell'autotrasporto, contiene una importante novità rappresentata dalla abolizione delle tariffe a forcella, a decorrere dal 28 febbraio 2006.

Nel dettaglio il decreto prevede quanto segue:

- il **superamento delle tariffe obbligatorie**;
- sono **nulle le clausole** dei contratti di trasporto che comportano modalità e condizioni di esecuzione delle prestazioni contrarie alle norme sulla sicurezza della circolazione stradale.
- disposizioni che rendono più conveniente la **forma scritta del contratto** di trasporto;
- la **responsabilità condivisa** tra tutti i soggetti della filiera del trasporto (vettore, committente, caricatore e proprietario delle merci) per talune violazioni alle disposizioni sulla circolazione stradale e sulla sicurezza sociale;
- l'applicazione di **usi e consuetudini**, (tariffe depositate presso le Camere di Commercio) per la risoluzione delle controversie basate su contratti di trasporto stipulati verbalmente;
- la fissazione di un **nuovo limite al risarcimento** per danni alla merce;
- norme incentivanti la **certificazione di qualità** per specifiche categorie di trasporto (ADR, ATP, Rifiuti, prodotti farmaceutici).

IL CONTRATTO SCRITTO RESO PIU' CONVENIENTE DEL CONTRATTO VERBALE

Il decreto di riforma prevedendo la **responsabilità condivisa** tra tutti i soggetti della filiera del trasporto (vettore, committente, caricatore e proprietario delle merci) per talune violazioni alle disposizioni sulla circolazione stradale e sulla sicurezza commesse dal vettore, favorisce quanto più possibile l'applicazione della **forma scritta** nella stipulazione dei contratti di trasporto di merci su strada.

Il contratto di trasporto verbale è previsto risulti meno conveniente per il committente sia in materia dell'onere della prova che di maggior propria responsabilità condivisa.

Il Decreto stabilisce che sono **elementi essenziali** dei contratti stipulati in forma scritta:

- a) le generalità (nome e sede) del vettore, del committente e, se diverso, del caricatore;
- b) il numero d'iscrizione all'Albo del vettore;
- c) la tipologia e la quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso;
- d) il corrispettivo del servizio di trasporto e le modalità di pagamento;
- e) i luoghi di presa in consegna (carico) della merce da parte del vettore e di riconsegna (scarico) al destinatario.

Il provvedimento considera invece **elementi eventuali**:

- i termini temporali per la riconsegna della merce;
- le istruzioni aggiuntive del committente, del caricatore o del proprietario della merce.

Per facilitare e diffondere l'uso della forma scritta nei contratti di trasporto, entro 90 giorni dall'entrata in vigore del Decreto (cioè per fine aprile) il Ministero diffonderà alcuni modelli contrattuali tipo che le parti possono utilizzare.

Nulla vieta tuttavia che già con l'entrata in vigore del Decreto, cioè dal 24 gennaio 2006, le parti stipolino (anche in assenza dei citati modelli) specifici contratti in forma scritta che contengano gli elementi essenziali sopra elencati.

RESPONSABILITA' CONDIVISA DI VETTORE E COMMITTENTE

Il principio cardine intorno al quale ruota la riforma del settore è quello della cd. "**responsabilità condivisa**", in virtù del quale per le violazioni di alcune **norme in materia di sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale** del trasporto, **il vettore non sarà più l'unico soggetto chiamato a risponderne**: infatti, la riforma individua delle responsabilità precise anche verso gli altri soggetti della filiera del trasporto, costituiti dal committente, dal proprietario della merce e, se diverso dagli altri soggetti, dal caricatore.

In caso di **trasporto abusivo** 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, si infligge la **sanzione amministrativa** da 1549,37 Euro a 9296,22 €, e la **confisca delle merci trasportate** (previo sequestro delle stesse, da parte degli organi che esercitano funzioni di Polizia stradale).

Queste sanzioni si applicano a partire **dal 24 gennaio 2006**.

PROCEDURA DI ACCERTAMENTO DELLE RESPONSABILITÀ DEL COMMITTENTE

Il meccanismo che determina la responsabilità condivisa tra gli operatori della filiera del trasporto (vettore, committente, caricatore e proprietario della merce), è attivato con **l'accertamento**, condotto da un operatore di polizia stradale in occasione di un controllo su strada, **della violazione commessa dal conducente di una delle seguenti norme sulla sicurezza stradale** (CdS):

- art. 61 (sagoma limite);
- art. 62 (massa limite);
- art. 142 (limiti di velocità);
- art. 164 (sistemazione di carico sui veicoli);
- art. 167 (sovraccarico), anche nei casi diversi da quelli di cui al comma 9;
- art. 174 (tempi di guida e di riposo).

In presenza di detto accertamento, il provvedimento prevede delle procedure tali da favorire il ricorso alla contrattazione in forma scritta a scapito di quella non scritta, con un indubbio vantaggio sotto il profilo della certezza dei rapporti tra le parti.

1) Di fronte ad un **contratto stipulato in forma scritta**:

l'operatore di Polizia che accerta, su strada, la violazione del CdS, verifica la presenza, a bordo del mezzo, della copia del contratto e dell'eventuale documentazione di accompagnamento relativa al trasporto. Se dal contratto, o dalla suddetta documentazione, risultino delle modalità di esecuzione della prestazione **incompatibili** con il rispetto, da parte del conducente, della/e norma/e del CdS sulla sicurezza stradale, lo stesso operatore contesterà la predetta violazione al soggetto che, con le sue istruzioni, vi ha dato causa, e cioè: al committente; al caricatore; al proprietario delle merci. Questi ultimi, si badi bene, risponderanno della condotta illecita del conducente, in concorso con quest'ultimo.

Qualora la copia del contratto non si trovi a bordo del veicolo (ma, comunque, lo stesso è stato stipulato per iscritto), l'organo accertatore, entro 15 giorni dalla contestazione della violazione, chiede a vettore, committente, caricatore, proprietario delle merci, di presentare la copia del contratto e dell'eventuale documentazione di accompagnamento.

Se la documentazione non viene esibita scattano comunque le sanzioni.

2) Di fronte ad un **contratto stipulato in forma verbale**:

il committente è invitato a produrre la documentazione da cui risulti che le istruzioni trasmesse al vettore in merito all'esecuzione **di quello specifico trasporto**, non contrastano con il rispetto, da parte del conducente, della norma che è stata da questi violata. Se detta documentazione non viene fornita, il vettore ed il committente rispondono della violazione in concorso. Il committente non potrà fornire la "prova liberatoria" mediante un documento che contenga istruzioni generiche, valide per la generalità dei trasporti; questi, invece, è chiamato a dimostrare che le istruzioni date **per quel singolo trasporto** consentivano all'autista di osservare la norma del CdS, sulla sicurezza della circolazione, che invece è stata violata.

Sempre in tema di contratti non in forma scritta, la disposizione fa gravare sul committente l'obbligo di richiedere al trasportatore la **copia della carta di circolazione** del mezzo che sarà utilizzato nel trasporto della merce, unitamente **alla dichiarazione, firmata dal vettore**, dove questi dà atto della regolarità dell'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori, nonché dell'esercizio dell'attività di autotrasporto (assicurativa, fiscale e previdenziale) .

In assenza di questa documentazione, nei confronti del committente si applicherà la sanzione pecuniaria prevista da 1549,37 a 9296,22 €..

3) Per il caricatore è stata introdotta una sorta di responsabilità oggettiva: il provvedimento prevede che **il caricatore sia sempre responsabile**, ogni qual volta, in occasione di un controllo su strada, venga accertata la violazione degli artt. 61 (limiti di sagoma), 62 (limiti di massa), 164 (sistemazione del carico) e 167 (sovraccarico) del CdS; le sanzioni amministrative previste dalle norme violate, quindi, si applicheranno anche nei suoi confronti (art.7, comma 7).