

# SCHEMA DI DECRETO-LEGGE RECANTE NORME IN MATERIA DI AUTOTRASPORTO.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli *articoli 77 e 87 della Costituzione*

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni per il riequilibrio dei rapporti contrattuali tra mittenti e vettori nell'ambito del contratto di trasporto, soprattutto a seguito della congiuntura economica sfavorevole che ha fortemente compromesso la competitività delle imprese di autotrasporto;

Ritenuta, altresì, la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni a garanzia e tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del ..... 2010;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

E m a n a

il seguente decreto-legge:

## ART. 1

*(Disposizioni in materia di costi minimi e tempi di pagamento)*

1. All'articolo 83-bis, del decreto-legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 4 è sostituito dai seguenti:

*“ 4. Al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, nel contratto di trasporto, stipulato in forma scritta, ai sensi dell'articolo 6, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, 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. Tali costi minimi sono individuati nell'ambito degli accordi volontari di settore, conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui al comma 16, e organizzazioni associative dei committenti. Tali accordi possono, altresì, prevedere contratti di trasporto di merci su strada di durata o quantità garantite, per i quali è possibile derogare alle disposizioni di cui al presente comma nonché alle previsioni di cui agli articoli 7, comma 3, e 7-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286 ed alle disposizioni in materia di azione diretta.*

*4-bis. Qualora gli accordi volontari previsti al comma 4 non siano stipulati entro il termine di nove mesi, decorrenti dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.284, determina i costi minimi, secondo quanto previsto al comma 4 Decorso il termine di cui al primo periodo e in assenza delle determinazioni dei costi minimi da parte dell'Osservatorio, ai fini di cui al precedente comma 4, da effettuarsi entro i successivi trenta giorni, si applicano anche ai contratti di trasporto stipulati in forma scritta le disposizioni di cui ai commi 6 e 7, ai soli fini della determinazione del corrispettivo.*

*4-ter. Qualora dalla fattura risulti indicato un corrispettivo di importo inferiore a quanto previsto nel comma 4 o, in alternativa, nel comma 4-bis, l'azione del vettore nei confronti del*

*mittente per il pagamento della differenza si prescrive entro il termine di un anno, decorrente dal giorno del completamento della prestazione di trasporto, salvo diverse pattuizioni fondate su accordi volontari conclusi ai sensi del comma 4*

*4-quater. In deroga a quanto previsto nei commi 4 e 4-bis, l'importo del corrispettivo a favore del vettore per le prestazioni di trasporto svolte in esecuzione di un contratto stipulato in forma scritta, ai sensi dell'articolo 6, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, è rimesso all'autonomia negoziale delle parti, ove le suddette prestazioni siano effettuate entro il limite di cento chilometri giornalieri, fatte salve diverse pattuizioni fondate su accordi volontari di settore, conclusi ai sensi del comma 4*

*4-quinquies. All'atto della conclusione del contratto, il vettore è tenuto a fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali.”,*

b) il comma 12 è sostituito dal seguente:

*“ 12. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n.231, il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada non può, comunque, essere superiore a sessanta giorni, decorrenti dalla data di emissione della fattura da parte del creditore, che deve avvenire entro e non oltre la fine del mese in cui si sono svolte le relative prestazioni di trasporto. E' esclusa qualsiasi diversa pattuizione tra le parti, scritta o verbale, che non sia basata su accordi volontari di settore, conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui al comma 16, e organizzazioni associative dei committenti.”,*

c) il comma 13 è sostituito dal seguente:

*“ 13. In caso di mancato rispetto del termine di cui al comma 12, il creditore ha diritto alla corresponsione degli interessi moratori di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 9 ottobre 2002, n.231 Ove il pagamento del corrispettivo avvenga oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione della fattura, oltre agli interessi moratori, al committente debitore si applicano le sanzioni di cui al comma 14 ”,*

d) dopo il comma 13, è inserito il seguente:

*“ 13-bis. Le disposizioni di cui ai commi 12 e 13 si applicano anche alle prestazioni fatturate dagli operatori della filiera, diversi dai vettori, che partecipano al servizio di trasporto di merci su strada.”,*

e) al comma 14, le parole: “di cui ai commi 6, 7, 8 e 9” sono sostituite dalle seguenti: “di cui ai commi 6, 7, 8, 9, 13 e 13-bis”

## ART 2

*(Modifiche al decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286)*

1. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 6, è inserito il seguente:

### “ ART 6-bis

*(Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia)*

*1. Nel contratto scritto è indicato il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolarsi dal momento dell'arrivo del*

vettore al luogo di carico o scarico della merce, che non può essere superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico. A tal fine, il committente è tenuto a fornire al vettore indicazioni scritte circa il luogo e l'orario in cui sono previste le operazioni di carico o di scarico, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico.

2. Il committente è tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1, fermo restando il diritto di esercitare l'azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile. Tale indennizzo è dovuto per ogni ora o frazione di ora di ritardo nelle operazioni, ed è commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo, come definiti in sede di Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.284

3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano in caso di diverse pattuizioni fra le parti, basate sugli accordi volontari fra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui all'articolo 83-bis, comma 16, del decreto-legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e organizzazioni associative di utenti dei servizi di trasporto, con particolare riferimento alle operazioni di carico e scarico nelle strutture della grande distribuzione e dedicate alla movimentazione delle merci nelle aree urbane, e su specifici accordi di programma con le amministrazioni e gli enti competenti per quanto riguarda attività di autotrasporto connesse alla movimentazione delle merci nei porti, negli interporti e nei terminal ferroviari, promossi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. In caso di contratti non stipulati in forma scritta, il periodo di franchigia connesso alla sosta dei veicoli in attesa di carico o di scarico, non può essere complessivamente superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico, e si applicano le altre disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3

5. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità applicative delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 4, con particolare riguardo alla definizione della decorrenza dei tempi di franchigia in relazione alle diverse tipologie dei luoghi di carico e scarico, alle modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli a tali luoghi.”,

b) all'articolo 7, i commi 4 e 5, sono sostituiti dai seguenti:

“ 4. Quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato, concluso ai sensi dell'articolo 5, gli organi di polizia stradale che hanno accertato la violazione, da parte del conducente del veicolo con cui è stato effettuato il trasporto, dei limiti di velocità di cui all'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, o la mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo di cui all'articolo 174 dello stesso decreto legislativo, verificano la compatibilità delle istruzioni scritte fornite al vettore, in merito all'esecuzione della specifica prestazione di trasporto, con il rispetto della disposizione di cui è stata contestata la violazione. Le istruzioni devono trovarsi a bordo del veicolo e possono essere contenute nella scheda di trasporto o nella documentazione equivalente ovvero allegate alla documentazione equipollente di cui all'articolo 7-bis. In mancanza delle istruzioni di cui sopra a bordo del veicolo, al vettore ed al committente si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente. Le stesse sanzioni sono altresì applicate al vettore e al committente quando le istruzioni di trasporto sono incompatibili con il rispetto delle predette norme.

5. In relazione alle esigenze di tutela della sicurezza sociale, quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato concluso ai sensi dell'articolo 5, il committente o un suo delegato alla compilazione riportano sulla scheda di trasporto o sulla documentazione equivalente di cui all'articolo 7-bis, comma 1, il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori ovvero allegano

*alla documentazione ad essa equipollente una dichiarazione scritta di aver preso visione della carta di circolazione del veicolo o di altra documentazione da cui risulti il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori. Qualora non siano riportate tali indicazioni sulla scheda di trasporto o sui documenti equivalenti ovvero non sia allegata ai documenti equipollenti la dichiarazione sopraindicata, al committente è applicata la sanzione prevista dall'articolo 7-bis, comma 4 ”,*

c) all'articolo 7-bis, il comma 3 è sostituito dal seguente:

*“ 3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stabilito il contenuto della scheda di trasporto, nella quale devono figurare le indicazioni relative al vettore, comprensive del numero di iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori, al committente, al caricatore ed al proprietario della merce, nei casi indicati dal decreto stesso, così come definiti all'articolo 2, comma 1, nonché quelle relative alla tipologia ed al peso della merce trasportata, ed ai luoghi di carico e scarico della stessa. Lo stesso decreto individua le categorie di trasporto di merci a collettame, ai fini dell'esenzione dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo, nonché i documenti di trasporto previsti dalle norme comunitarie, dagli accordi o dalle convenzioni internazionali, o da altra norma nazionale in materia di autotrasporto di merci, da considerarsi equipollenti alla scheda di trasporto.”,*

d) all'articolo 7-bis, i commi 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:

*“ 5. Chiunque, durante l'effettuazione di un trasporto, non porta a bordo del veicolo la scheda di trasporto ovvero, in alternativa, copia del contratto in forma scritta, od altra documentazione equivalente, ovvero equipollente ai sensi del comma 3, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 40 euro a 120 euro. All'atto dell'accertamento della violazione, è sempre disposto il fermo amministrativo del veicolo, che verrà restituito al conducente, proprietario o legittimo detentore, ovvero a persona delegata dal proprietario, solo dopo che sia stata esibita la scheda di trasporto, ovvero copia del contratto redatto in forma scritta, od altra documentazione equivalente ai sensi del comma 1. La scheda di trasporto, il contratto in forma scritta o altra documentazione equivalente ovvero equipollente deve essere esibita entro il termine di quindici giorni successivi all'accertamento della violazione. In caso di mancata esibizione, l'ufficio dal quale dipende l'organo accertatore, provvede all'applicazione della sanzione di cui al comma 4, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per la presentazione dei documenti. Si applicano le disposizioni degli articoli 214 e 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.*

*6. Le sanzioni di cui ai commi 4 e 5 si applicano anche a chiunque circoli alla guida di veicoli immatricolati all'estero nello svolgimento di trasporti internazionali o di cabotaggio, qualora non rechi a bordo i documenti equipollenti di cui al comma 3, ovvero gli stessi non risultino compilati correttamente. In tali casi si applicano le disposizioni di cui all'articolo 207 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.”,*

e) dopo l'articolo 7-bis, è inserito il seguente:

*“ART 7-ter*

*(inserire la rubrica)*

*1. Il vettore di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, 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 come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i*

*quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. E' esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore.”,*

f) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

#### ART 8

##### *(Procedura di accertamento della responsabilità)*

*1. L'accertamento della responsabilità dei soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, può essere effettuato contestualmente alla contestazione della violazione commessa dall'autore materiale della medesima, da parte delle autorità competenti, mediante esame del contratto di trasporto e di ogni altra documentazione di accompagnamento, prevista dalle vigenti disposizioni, ivi compresa la scheda di trasporto ed i documenti considerati ad essa equivalenti o equipollenti, ai sensi dell'articolo 7-bis.*

*2. In caso di mancata esibizione del contratto di trasporto in forma scritta da parte del conducente all'atto del controllo, e qualora sia presente a bordo del veicolo una dichiarazione sottoscritta dal committente o dal vettore che ne attesti l'esistenza, l'autorità competente, entro quindici giorni dalla contestazione della violazione, richiede ai soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, la presentazione, entro trenta giorni dalla notifica della richiesta, di copia del contratto in forma scritta.*

*3. Entro i trenta giorni successivi alla ricezione del contratto in forma scritta, l'autorità competente, in base all'esame dello stesso, qualora da tale esame emerga la responsabilità dei soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, applica le sanzioni ivi previste.*

*4. Le stesse sanzioni sono irrogate in caso di mancata presentazione della documentazione richiesta entro il termine indicato.”*

2. La disposizione di cui al comma 1, lettera e), si applica dopo un anno dalla data entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

#### ART. 3

##### *(Disposizioni in materia di pallets)*

1. Nell'ipotesi in cui la merce da trasportare sia imballata, oppure stivata su apposite unità per la sua movimentazione, il vettore, al termine dell'operazione di trasporto, non ha alcun obbligo di gestione e non è tenuto alla restituzione degli imballaggi o delle unità di movimentazione utilizzate.
2. Qualora il committente e il destinatario della merce si siano accordati per la riconsegna degli imballaggi o delle unità di movimentazione, il vettore non è responsabile per il rifiuto di restituzione da parte del destinatario di unità di movimentazione di numero o di qualità inferiore rispetto a quelle con cui è stato effettuato il trasporto, ed ha comunque diritto ad un compenso per ogni prestazione accessoria eseguita.
3. L'esercizio dell'attività di commercio delle unità di movimentazione usate è consentito sulla base di apposita licenza rilasciata dalla Questura competente per territorio. Il titolare della licenza è tenuto ad indicare giornalmente su registro vidimato dalla Questura quantità e tipologia delle unità di movimentazione cedute e acquistate, nonché i dati identificativi dei soggetti cedenti e cessionari.

4. Allo scopo di tutelare l'igiene e la salute pubblica, le operazioni di trasporto su strada di merci destinate all'alimentazione umana o animale sono svolte nel rispetto della vigente disciplina comunitaria e nazionale.

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'assetto del mercato italiano dei trasporti risente di una serie di squilibri e di carenze strutturali che, unitamente alla congiuntura economica sfavorevole, minano la competitività delle nostre imprese.

Il nostro sistema di trasporto vede una forte frammentazione ed eccesso di offerta di trasporto stradale, caratterizzata da una significativa presenza di aziende monoveicolari e da un numero ancora ridotto di grandi aziende strutturate e, proprio per questo, in grado di assicurare flessibilità e continua disponibilità.

L'obiettivo del decreto legge in esame è, pertanto, quello di intervenire in via di necessità ed urgenza al fine di assicurare norme a tutela della sicurezza sociale e della circolazione, di una leale concorrenza, puntando, nel contempo ad obiettivi che rendano sempre più competitiva la nostra offerta trasportistica.

I tre articoli di cui si compone il testo in parola tendono ad un migliore equilibrio commerciale dei ruoli dei vettori e dei committenti, secondo un metodo di confronto che dovrà trovare la sua massima espressione a livello di accordi di settore per categorie merceologiche, nonchè di accordi tra le organizzazioni associative degli operatori del trasporto che interagiscono all'interno della filiera logistica. Le norme proposte assegnano una valenza derogatoria a tali accordi, proprio al fine di stimolarne la conclusione e di valorizzare il ruolo delle associazioni di categoria.

### **Descrizione dell'articolato.**

**L'articolo 1**, alla lettera a), sancisce il principio in forza del quale anche nei contratti di trasporto in forma scritta - per i quali il vigente comma 4 dell'articolo 83-bis del D.L.112/08 attualmente sancisce la totale libertà nella determinazione del corrispettivo - in funzione di garantire la tutela della sicurezza e la regolarità del mercato, il corrispettivo pattuito non può, comunque, essere inferiore ad un importo che non consenta almeno la copertura dei costi minimi di esercizio dell'impresa. La norma introdotta, tuttavia, ha il vantaggio di non cristallizzare dei "costi", oggi predeterminati nei commi 6 e 7 dell'articolo 83- bis per i contratti verbali, ma di rinviare la determinazione di tali parametri, in prima battuta, ad accordi di settore e, solo nel caso di mancata stipulazione di tali accordi, all'Osservatorio sull'attività di autotrasporto costituito in seno alla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, che prevede la rappresentanza di tutti gli operatori del trasporto oltre che delle Amministrazioni dello Stato. La disciplina dei commi 6 e 7, pertanto, troverebbe applicazione solo per i contratti verbali, che continuerebbero a godere di una particolare disciplina, non coincidente con quella dei contratti scritti. Si potrà applicare ai contratti scritti solo se non si faranno accordi di settore entro i primi nove mesi e solo se l'Osservatorio non provveda a tale determinazione entro gli ulteriore successivi trenta giorni. In ogni caso, il riferimento alle disposizioni di cui ai commi 6 e 7 del richiamato articolo 83-bis, potrà operare per i contratti scritti solo ed esclusivamente con riferimento alla determinazione del corrispettivo ma non anche per tutte le conseguenze accessorie riconnesse alla violazione delle prescrizioni contenute nelle predette disposizioni. In questo modo, quindi, si continuerebbe ad avere una disciplina "privilegiata" e più garantista per i contratti verbali con costi "standard" predeterminati ed il cui mancato rispetto è già sanzionato dal legislatore, ed una disciplina specifica per i contratti scritti, avente, comunque, come presupposto un costo minimo garantito da determinare, in prima battuta, mediante il rinvio ad accordi di settore.

La disciplina introdotta per i contratti stipulati in forma scritta non troverà applicazione, invece, per i trasporti effettuati entro un limite di cento chilometri giornalieri, per i quali - salvo diverse pattuizioni scaturenti da accordi di settore - continuerà ad applicarsi il principio della libera determinazione del corrispettivo, qualora il contratto sia stipulato in forma scritta.

Nella proposta in argomento si prevede, altresì, che gli accordi stipulati possano esentare i contratti di durata e quantità garantite da tutta una serie di vincoli, ivi compresa l'applicazione delle stesse disposizioni del nuovo comma 4 dell'articolo 83-bis, così come riformulato. Tale previsione potrebbe garantire la committenza, che solitamente stipula tali tipi di contratto e, comunque,

sarebbe così stimolata a porre in essere contratti di durata e quantità, a beneficio della categoria degli autotrasportatori.

L'articolo proposto, alle successive lettere b), c), d) ed e), emenda, inoltre, l'attuale disciplina dei tempi di pagamento per i contratti di trasporto, che il vigente comma 12 dell'articolo 83-*bis* fissa in trenta giorni salvo diversa pattuizione tra le parti. La modifica introdotta precisa che, ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo n. 231/2002, il termine per il pagamento nel contratto di trasporto non può, in ogni caso, eccedere i 60 giorni; l'unica pattuizione in grado di derogare a tale limite massimo sarà quella scaturente dagli accordi conclusi tra la maggioranza delle associazioni dei vettori rappresentati nella Consulta dell'autotrasporto e della logistica, di cui al successivo comma 16 dell'articolo 83-*bis*, e le organizzazioni associative dei committenti e non anche quella intercorrente solo tra le parti del contratto. L'ulteriore novità introdotta è l'applicazione della sanzione di cui al comma 14 del vigente articolo 83-*bis*, in caso di superamento del limite di novanta giorni, che prevede l'esclusione fino a sei mesi dalla procedura per l'affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi, nonché la sanzione per il periodo di un anno dai benefici fiscali e previdenziali i ogni tipo previsti dalla legge. Le disposizioni relative ai tempi di pagamento si applicano anche nei confronti degli operatori della filiera, diversi dai vettori, che partecipano al servizio di trasporto di merci su strada, al fine di evitare disomogeneità di trattamento che potrebbero indurre distorsioni del mercato del settore.

**L'articolo 2**, al comma 1, lettera a) disciplina i tempi massimi di attesa ai fini del carico e dello scarico delle merci. A tale riguardo, si fa rilevare come il decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, a seguito della modifica introdotta dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 22 dicembre 2008, n.214, all'articolo 6, comma 3 attribuiva all'indicazione dei tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata la dignità di elemento essenziale del contratto di trasporto, in assenza del quale il predetto contratto non potrà considerarsi validamente stipulato in forma scritta. L'articolo in esame, pertanto, prevede una disciplina dettagliata di tale aspetto, in assenza della quale la semplice specificazione risulterebbe meramente indicativa e, non imponendo alle parti alcuna obbligazione, di fatto la renderebbe superflua.

Tale norma tende, pertanto, a ridurre l'incidenza dei ritardi al carico ed allo scarico, fissando in due ore il periodo di franchigia, decorso il quale il committente è tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo, computato in base al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo, fatta salva l'azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile, secondo i criteri generali in materia di responsabilità. Tale termine di franchigia può essere prorogato solo in caso di diverse pattuizioni tra le parti, basate su accordi volontari di settore.

La nuova disciplina si applica anche ai contratti verbali.

Alle lettere b) e c) del comma 1 dell'articolo proposto, invece, sono contenute delle modifiche dirette essenzialmente a rafforzare il ruolo della scheda di trasporto, quale documento centrale per la verifica di eventuali corresponsabilità dei soggetti coinvolti nel trasporto. Questo obiettivo viene perseguito mediante una riformulazione dei vigenti articolo 7 e 7-*bis* del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286. Il nuovo articolo 7 prevede, tra l'altro, che, in caso di contestazione della violazione dei limiti di velocità o di mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo, in assenza di contratto scritto, le istruzioni devono necessariamente trovarsi a bordo del veicolo, anche al fine di evitare che le stesse siano compilate solo successivamente. Le stesse ragioni giustificano, conseguentemente, la modifica di cui alla lettera e), in cui si propone una riformulazione del vigente articolo 8 del citato decreto legislativo n.286/05, in forza del quale, in caso di mancata esibizione del contratto scritto al momento del controllo, è necessario che a bordo del veicolo sia presente una dichiarazione sottoscritta dal committente o dal vettore che ne attesti l'esistenza. La procedura di verifica viene in tal modo snellita e si argina il rischio di contratti scritti redatti solo "ex post".

La lettera d), prevede, infine, la possibilità, in caso di sub vezione, di poter agire direttamente nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto per il pagamento del corrispettivo, seppure nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota pattuita. E' possibile una deroga solo se prevista da accordi di settore.

Si prevede, altresì, al comma 2, che le nuove disposizioni in materia di azione diretta trovino applicazione solo dopo un anno dall'entrata in vigore della presente legge di conversione e ciò al fine di consentire l'eventuale stipula di accordi che possano eventualmente disciplinare diversamente l'azione diretta.

**L'articolo 3** disciplina le questioni attinenti ai bancali, ossia ai cosiddetti "pallets", prevedendo che il vettore non ha alcun obbligo di gestione e restituzione delle unità per la movimentazione della merce e che, in ogni caso, tali attività, qualora previste, debbano essere remunerate. Al fine di arginare il mercato nero di tali unità di movimentazione, si prevede, altresì, che il commercio delle stesse sia consentito sulla base di apposita licenza rilasciata dalla Questura e che le operazioni di trasporto di merci destinate all'alimentazione umana o animale siano svolte nel rispetto della vigente disciplina comunitaria e nazionale.

Le nuove disposizioni hanno contenuto regolatorio e non comportano alcun tipo di onere né diretto né indiretto a carico del bilancio statale.

Non si procede, pertanto, alla redazione della relazione tecnica.

## RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

### PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

#### 1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.*

Il presente intervento concerne l'emanazione di un decreto legge volto ad innovare la disciplina vigente, introducendo norme che garantiscano una maggiore trasparenza e regolarità nei rapporti tra vettori e committenti. Il testo proposto, in particolare, si prefigge di intervenire al fine di tutelare obiettivi primari di interesse collettivo, quali la sicurezza sociale e della circolazione, a volte minate dalla perdita di competitività delle nostre imprese di autotrasporto, che hanno particolarmente risentito della recente congiuntura economica sfavorevole.

Il provvedimento, pertanto, si rende necessario ed urgente alla luce delle gravi difficoltà manifestate dagli operatori del settore, che, in caso di un mancato intervento da parte del Governo, hanno minacciato, peraltro, forme di protesta che nuocerebbero gravemente al sistema economico italiano.

Per ciò che concerne l'articolato, si evidenzia che l'articolo 1 modifica il vigente articolo 83-bis del D.L. 112/08, introducendo nuove disposizioni in materia di termini di pagamento nonché delle limitazioni alla totale libertà negoziale tra le parti del contratto di trasporto di determinazione del corrispettivo, adesso assoluta se tale contratto è stipulato in forma scritta. Le norme introdotte prevedono che anche i contratti stipulati in forma scritta devono garantire la copertura dei costi minimi di esercizio; tali costi minimi sono determinati mediante il riferimento agli accordi di settore o, in mancanza, dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto. Soltanto in caso di mancata determinazione da parte dell'Osservatorio, si può fare riferimento alla disciplina applicabile ai contratti verbali di cui ai commi 6 e 7 del citato articolo 83-bis, ma ai soli fini della determinazione del corrispettivo. La disposizione sui costi minimi non si applica ai trasporti che si svolgono nell'ambito dei 100 Km giornalieri ovvero in caso di diverse pattuizioni fondate su accordi volontari di settore.

L'articolo 2 contiene modifiche al decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, prevedendo una disciplina dettagliata sui tempi di carico e scarico, un rafforzamento della corresponsabilità del committente e l'azione diretta del vettore nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, in caso di sub vezione.

L'articolo 3 disciplina le questioni attinenti ai c.d. "pallets"

Lo schema di regolamento proposto è in coerenza con il programma di governo relativamente agli obiettivi di sviluppo e di crescita di competitività del Paese mediante l'individuazione e l'attuazione di politiche di settore in grado di realizzare la migliore mobilità delle merci e favorire la competitività delle imprese italiane di produzione e di servizi.

#### 2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Il quadro normativo nazionale di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti legislativi:

Decreto legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133, in particolare articolo 83-bis.  
Decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.*

L'atto in esame modifica il vigente articolo 83-bis del citato D.L. 112/08 e il decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali, essendo, viceversa, le disposizioni in esame dirette a rendere la normativa italiana perfettamente aderente con quella comunitaria, all'uopo attuando politiche di settore in grado di realizzare la migliore mobilità delle merci e favorire la competitività delle imprese italiane di produzione e di servizi.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

In relazione ai punti 5) e 6), non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali, né di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Non sussistono, allo stato, all'esame del Parlamento, progetti di legge disciplinanti materia analoga.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte costituzionale sul medesimo o analogo oggetto né una casistica giurisprudenziale sulla materia.

## **PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

### *10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario.

### *11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

### *12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

### *13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto.

### *14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

### *15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*

Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

## **PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

### *1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Il provvedimento in esame non introduce nuove definizioni normative.

### *2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*

I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento in esame sono corretti.

- 3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Il provvedimento in esame introduce modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti, in particolare all'articolo 83-bis del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n.133 e agli articoli 6, 7 e 8 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286

- 4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Non sono previsti effetti abrogativi impliciti ma è prevista espressamente la modifica delle disposizioni su cui i nuovi articoli vanno ad incidere.

- 5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

- 6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Non sussistono deleghe aperte sul medesimo oggetto.

- 7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

L'articolo 2, comma 5, prevede l'emanazione di un decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per stabilire le modalità applicative della nuova disciplina sui tempi di carico e scarico.

- 8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

Non sussiste la necessità di fare ricorso a dati statistici già esistenti ovvero di commissionare all'ISTAT apposite elaborazioni statistiche.

# **SCHEMA DI DECRETO LEGGE RECANTE NORME IN MATERIA DI AUTOTRASPORTO**

Referente e redattore: Amelia Scaffidi Lallaro tel. 06.44123216

## **ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)**

### **SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI**

#### **A) Descrizione del quadro normativo vigente**

L'articolo 83-bis del decreto legge n.112/08 contiene disposizioni in materia di autotrasporto, tendenti a garantire la tutela della sicurezza stradale; il decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, ha avviato, dall'anno 2005, un percorso di liberalizzazione regolata con l'obiettivo di migliorare la mobilità delle merci nel sistema Paese e di renderla competitiva nel contesto europeo.

Tuttavia l'aggravarsi dello stato di crisi del settore, determinato in prima battuta dal forte aumento del costo del gasolio e subito dopo dalla pesante crisi economica rendono urgente e necessitato un intervento che tenda a correggere alcuni effetti discorsivi che – a seguito della predetta liberalizzazione – sono stati registrati dal settore.

L'intervento regolatorio si propone di intervenire in via di necessità ed urgenza al fine di assicurare norme a tutela della sicurezza sociale e della circolazione, di una leale concorrenza, puntando, nel contempo ad obiettivi che rendano sempre più competitiva la nostra offerta trasportistica.

Lo stesso, inoltre, tende ad un migliore equilibrio commerciale dei ruoli dei vettori e dei committenti, secondo un metodo di confronto che dovrà trovare la sua massima espressione a livello di accordi di settore per categorie merceologiche, nonché di accordi tra le organizzazioni associative degli operatori del trasporto che interagiscono all'interno della filiera logistica. A tal fine, si assegna una valenza derogatoria a tali accordi, proprio al fine di stimolarne la conclusione e di valorizzare il ruolo delle associazioni di categoria.

Viene così superato ed espressamente abrogato:

- Il comma 4, 12 e 13 del vigente articolo 83-bis del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, sostituiti dalle nuove disposizioni introdotte all'articolo 1, comma 1, lettere a), b) e c) del decreto legge proposto nonché gli articoli 7, commi 4 e 5, 7-bis, commi 3, 5 e 6 e 8 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, sostituiti dalle nuove disposizioni introdotte all'articolo 2, comma 1, lettere b), c) ed e) del testo in esame.

#### **B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione**

Le vigenti disposizioni non potevano tenere conto degli squilibri intervenuti a seguito del pesante aumento del costo del gasolio prima e della gravissima crisi economica dopo e, pertanto, hanno acuito una forte perdita di competitività delle nostre imprese, che, a seguito dell'apertura delle frontiere comunitarie, risentono pesantemente anche della concorrenza con le imprese estere, che possono offrire il medesimo servizio ad un minore costo.

Si è manifestata, pertanto, l'esigenza di intervenire, al fine di garantire norme a tutela della sicurezza sociale, della circolazione stradale, del leale comportamento tra le parti contrattuali, puntando contestualmente a politiche che rendano sempre più competitiva la nostra offerta trasportistica. Le associazioni di categoria del settore, ormai da mesi, lamentano le gravi inefficienze del sistema trasporto su strada, minacciando pesanti azioni di protesta in caso di mancato intervento da parte del Governo.

### **C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.**

Il trasporto di merci su strada è un settore che risente particolarmente di una carenza di competitività, determinata dalla polverizzazione dell'offerta, che vede un grande numero di aziende monoveicolari ed un numero ancora ridotto di aziende strutturate.

La riforma del 2005, adottata in particolare con i decreti legislativi n. 284 e 285, ha previsto la liberalizzazione del prezzo del trasporto stradale di merci con il superamento del sistema delle cosiddette "tariffe a forcella" e la contestuale previsione di regole volte ad evitare che tale liberalizzazione ed apertura della concorrenza si riflettesse negativamente sulla sicurezza della circolazione e sulla sicurezza sociale. In tale contesto, un intervento regolatorio che corregga gli effetti distortivi, determinati da siffatto eccesso e polverizzazione di offerta, è di prioritaria importanza anche ai fini di un rilancio del settore dell'autotrasporto di merci su strada.

### **D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.**

L'obiettivo è quello di correggere alcune anomalie che si sono registrate in pratica, garantendo un migliore equilibrio commerciale dei ruoli dei vettori e dei committenti, che dovrà continuare a livello di accordi di settore per categorie merceologiche, nonché di accordi tra le organizzazioni associative degli stessi operatori del trasporto che interagiscono all'interno della filiera logistica.

### **E) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio**

Destinatario diretto delle emanate disposizioni è l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g) del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.284 e le organizzazioni associative dei vettori e dei committenti.

Obblighi e soggetti chiamati all'osservanza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'interno ed il Ministero dell'economia e delle finanze.

## **SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE**

### **Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati**

L'intervento regolatorio è stato avviato a seguito di un Protocollo d'intesa, scaturito da un tavolo che ha visto la partecipazione del Governo, dei rappresentanti della committenza e dei vettori e che ha enucleato un pacchetto di norme condivise dalla maggioranza dei partecipanti a tale tavolo. Tale intervento regolatorio ha, altresì, tenuto conto delle consultazioni con gli Uffici competenti di questa Amministrazione, nonché delle osservazioni formulate dai competenti uffici del Ministero dell'economia e delle finanze, che deve rendere il prescritto concerto.

## **SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO)**

### **Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti**

L'intervento regolatorio è necessario in quanto tende a garantire obiettivi di primario interesse sociale quali la sicurezza sociale e stradale oltre che un riequilibrio della posizione contrattuale tra mittenti e vettori

## **SEZIONE 4 – VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO**

### **Opzioni alternative di intervento regolatorio**

L'Amministrazione ha ripreso l'intervento regolatorio già confluito, previo parere favorevole del Governo espresso nella seduta della V Commissione Bilancio del Senato – nel maxiemendamento all'Atto Senato 2228, poi espunto solo per estraneità della materia. Non sono ravvisabili, pertanto, opzioni alternative nel merito, in quanto già precedentemente valutate.

## **SEZIONE 5 – GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA**

### **A) Metodo ed analisi applicato per la misurazione degli effetti**

Gli effetti della riforma del 2005 hanno determinato la necessità del nuovo intervento regolatorio e tale intervento è scaturito dall'esigenza di correggere alcune storture, quali, ad esempio, quella derivante da una totale liberalizzazione del corrispettivo nei contratti di trasporto stipulati in forma scritta, a prescindere dal riconoscimento imprescindibile che il

corrispettivo a favore del vettore non può comunque essere inferiore a dei parametri che garantiscano la copertura dei costi minimi di esercizio, come emerso da un lungo confronto con le associazioni di categorie del settore dell'autotrasporto, che hanno affermato che queste modifiche consentirebbero il perseguimento degli obiettivi.

#### **B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta**

Il nuovo intervento regolatorio non determina svantaggi, ma, al contrario, corregge le vigenti e carenti disposizioni.

#### **C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti**

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti.

#### **D) Comparazione con altre opzioni esaminate**

Non sono state previste opzioni alternative all'intervento regolatorio e quindi non si è proceduto ad alcuna comparazione.

#### **E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio**

L'intervento regolatorio ha una valenza di novità solo con riferimento alle disposizioni di natura regolamentare a cui le parti del contratto di trasporto devono attenersi e le strutture esistenti sono già in grado di garantire, dal punto di vista delle risorse umane e strumentali in dotazione, di dare corso alle procedure previste senza ulteriori oneri per lo Stato.

### **SEZIONE 6 – INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE**

L'intervento regolatorio non comporta effetti sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico, ma, al contrario, facilita ed agevola la competitività del settore, in quanto omogeneizza il precedente quadro normativo.

### **SEZIONE 7 – MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO**

#### **A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.**

L'attuazione dell'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle organizzazioni associative dei vettori e dei committenti, a cui è demandato il compito di stipulare accordi di settore, anche in deroga a tali nuove disposizioni, all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui al D.Lvo n. 284/05, nonché alle Amministrazioni del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero dell'interno.

**B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento**

Non sono previste azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento.

**C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio**

Non sono previsti nuovi strumenti di controllo e monitoraggio per il singolo intervento, ma saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e monitoraggio effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attraverso gli organi già esistenti a ciò preposti.

**D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR**

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sarà effettuata la prevista verifica di impatto regolatorio a cadenza biennale, nella quale saranno presi in considerazione i vantaggi che sono scaturiti dalla nuova regolamentazione, quali il perseguimento dei primari obiettivi in materia di sicurezza stradale e della circolazione.