



Roma, 18 giugno 2010

**Circolare n. 112/2010**

**Oggetto: Autotrasporto – Concluso il Tavolo di confronto – Proposte del Governo.**

Si è concluso nella giornata di ieri il Tavolo di confronto dell'autotrasporto. Il Governo ha presentato un documento di analisi politica del settore ed un pacchetto di norme su tempi di pagamento, soste per il carico e lo scarico, gestione dei pallets, corresponsabilità per le violazioni al CdS, costi minimi per i contratti scritti e azione diretta del vettore nei rapporti di subvezione.

Le associazioni dei vettori riunite nell'Unatras (Fai Conftrasporto, Fita Cna, Confartigianato Trasporti, Unitai, Fiap L) e il Movimento Cooperativo hanno sottoscritto l'accordo impegnandosi ad una pace sociale fino alla fine del 2011; Fedit e Anita hanno sottoscritto, ma con qualche distinguo.

La Confindustria non ha sottoscritto l'accordo ritenendo inaccettabile in particolare la norma sui costi minimi; anche la Confetra non ha ritenuto esistenti le condizioni per la sottoscrizione dell'accordo, ma ha comunque rilasciato una dichiarazione di disponibilità per continuare il confronto sul piano degli accordi collettivi. Sulla stessa linea si è espressa Assologistica; la Confartigianato ha siglato l'accordo senza riserve.

Il pacchetto di norme, che il Sottosegretario Giachino si è impegnato a proporre come emendamento alla manovra Tremonti (ddl di conversione del decreto legge n.78/2010 attualmente all'esame del Senato), è certamente oneroso per i committenti, ma occorre sottolineare come tutte le disposizioni potranno essere derogate con gli accordi collettivi e che le due disposizioni più gravose, quella sui costi minimi per i contratti scritti e quella sull'azione diretta del vettore nei confronti del committente originario, entreranno in vigore rispettivamente tra dieci e dodici mesi e solo qualora non si arriverà alla conclusione degli accordi.

Piero Luzzati

*Per riferimenti confronta circ.re conf.le n.[97/2010](#)  
Allegati tre  
D/d*

## NOTA INTRODUTTIVA

### AI PRIMI RISULTATI DEL TAVOLO AUTOTRASPORTO

#### PREAMBOLO

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 a vantaggio di quelle straniere.

Una domanda di trasporto articolata, propria di un sistema produttivo che è caratterizzato da un numero rilevante di p. m. i., trova in qualche modo corrispondenza nella frammentazione e nell'eccesso di offerta di trasporto stradale, a sua volta connotata da una presenza tuttora significativa di aziende monoveicolari e da un numero ancora ridotto di aziende strutturate, che però, proprio per questa caratteristica, è in grado di assicurare flessibilità e continua disponibilità.

La morfologia del nostro territorio, con l'aggravante della carenza di infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie, contribuisce, ad oggi, a fare dell'autotrasporto un'attività di primaria importanza per l'intera economia, tenuto conto delle implicazioni che un regolare servizio di movimentazione delle merci rappresenta per il nostro sistema produttivo, per la grande distribuzione e, quindi, per l'intera collettività.

L'obiettivo che dobbiamo darci di fronte a questa situazione è duplice: da un lato, superare la sostanziale monomodalità del trasporto delle merci operando sul fronte delle infrastrutture e stimolando forme di comodalità, e dall'altro porre le basi per una politica industriale di settore in grado di rafforzare la competitività del settore dell'autotrasporto sul mercato europeo, puntando sulla forte spinta che può dare allo stesso sistema Paese una efficace politica nazionale della logistica.

In questa direzione vanno le iniziative già poste in atto dal Governo sul fronte delle infrastrutture di trasporto, con risultati positivi determinati dallo sblocco dei lavori per l'ampliamento e la ristrutturazione della rete autostradale, ed in particolare per alcuni grandi snodi (Passante di Mestre, Gronda di Genova), oltre alla approvazione di opere infrastrutturali decisive come Terzo Valico, Brebemi, Tirrenica, Ponte sullo Stretto, Orte - Venezia e Tirrenica).

Nella stessa logica, il Decreto legislativo 286/05 ha avviato, dall'anno 2006, un percorso di liberalizzazione regolata con l'obiettivo di migliorare la mobilità delle merci nel sistema Paese e di renderla competitiva nel contesto europeo.

La riforma del 2005 ha previsto la liberalizzazione del prezzo del trasporto stradale di merci, con il superamento del sistema delle cosiddette "tariffe obbligatorie a forcella", e la contestuale previsione di regole volte ad evitare che tale liberalizzazione, ed apertura alla concorrenza, si riflettessero negativamente sulla capacità commerciale dei trasportatori esasperando le forme di autosfruttamento e di elusione delle normative sociali e di sicurezza della circolazione.

La scarsa attività di monitoraggio degli effetti della legge e le rilevanti lentezze nella definizione dei correttivi (a causa del rinvio ad opera del precedente Governo) hanno aggravato uno stato di crisi del settore, dovuto prima al forte aumento del costo del gasolio e poi alla pesante crisi economica, che ha colpito tutto il comparto della logistica.

Nel dicembre del 2008, dopo il dibattito in sede di Commissione normativa della Consulta per l'autotrasporto e la logistica, il Governo ha varato i correttivi alla riforma, attesi dal settore per dare maggiore trasparenza e regolarità nei rapporti fra vettori e committenti.

Il nostro obiettivo è ora quello di favorire, anche attraverso una forte e rinnovata politica dei controlli, comportamenti rispettosi delle norme a tutela della

sicurezza sociale e della circolazione, oltre che delle regole di una leale concorrenza, e contestualmente puntare a politiche che rendano sempre più competitiva la nostra offerta trasportistica.

È a questo fine, che dovremo dar vita al nuovo Piano della Logistica, nel quale uno dei temi fondamentali sarà quello di individuare soluzioni in grado di superare le abitudini commerciali degli operatori italiani nelle transazioni con l'estero, di lavorare con la clausola "franco fabbrica" per le esportazioni e "franco destino" per le importazioni: considerata anche la forte vocazione esportatrice dell'Italia, il fatto che la regia dell'attività di logistica sia lasciata agli operatori esteri rappresenta una perdita di fatturato, stimata nell'ordine di 10 miliardi di euro/anno, che il nostro sistema economico non può più permettersi.

Il Governo è perfettamente consapevole che questa debolezza strutturale è resa più drammatica dalla crisi economica globale in atto: il nostro autotrasporto, infatti, probabilmente è uno dei comparti economici più colpiti dalla crisi, tanto che il Governo ha ritenuto, anche quest'anno, di assegnare in Finanziaria 400 M€ che, unitamente alle risorse strutturali (oltre 300 M €), potranno fornire un forte sostegno al settore.

**Così come vanno adottate iniziative importanti e innovative relative al costo del lavoro** ed alla disciplina in materia di trattamento retributivo e previdenziale dovuto ai dipendenti delle imprese di autotrasporto.

## **IL TAVOLO CON LA COMMITTENZA: PRIMO PASSO PER LA SVOLTA VERSO LO SVILUPPO**

In un contesto così definito, nel Protocollo d'Intesa dello scorso 1<sup>a</sup> dicembre, il Governo ha ritenuto che una condivisione di obiettivi tra la committenza ed il mondo dell'autotrasporto potesse essere il punto essenziale da cui ripartire per

definire una piattaforma comune verso un sistema di trasporto competitivo, regolare e sicuro.

Il tavolo, a questo fine costituito, negli incontri che si sono susseguiti, ha segnato **ad oggi** alcuni punti prioritari al fine di creare un sistema di trasporto merci su strada contraddistinto da **legalità e correttezza dei rapporti fra tutti i soggetti della filiera.**

Il nuovo metodo del confronto costruttivo ha consentito di stilare un pacchetto di norme condivise di carattere generale per un migliore equilibrio commerciale dei ruoli dei vettori e dei committenti, e 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. La legge deve assegnare una valenza derogatoria a tali accordi per stimolarne la conclusione e per valorizzare il ruolo istituzionale delle associazioni di categoria.

In quelle sedi, potranno essere ricercate le soluzioni migliori e più adatte alle specificità dei vari settori, bilanciando i più vincolanti impegni contrattuali di durata o di quantità con una semplificazione complessiva degli adempimenti e del relativo sistema sanzionatorio.

Il processo per il potenziamento dei servizi di trasporto e di logistica passa, poi, attraverso politiche di filiera in grado di promuovere l'adozione di modelli logistici ottimali per filiere specifiche, già sperimentati con i progetti-pilota nell'ambito della Consulta, e incoraggiare lo sviluppo di standard operativi fondati su "contratti di rete", quali forme di aggregazione peculiari del settore della logistica.

Di seguito si riportano i risultati concordati:

- 1) la **normalizzazione degli albi provinciali** degli autotrasportatori, da realizzarsi anche attraverso **la cancellazione immediata di imprese senza veicoli, stimata in circa 50 mila,** con l'obiettivo di creare condizioni di trasparenza sul fronte

dell'offerta, indispensabili per regolamentare il mercato dei servizi di autotrasporto;

- 2) il recepimento delle modifiche alla Direttiva sui controlli, che, unitamente all'attivazione del nuovo Regolamento europeo sull'esercizio dell'autotrasporto, darà luogo alla istituzione di una Banca dati comune dei vettori europei, in modo da valorizzarne la regolarità contributiva, fiscale, professionale e commerciale, nonché la correttezza relativa ai tempi di guida e alla sicurezza stradale (*white list* contrapposta ad una *black list*). L'obiettivo è quello di arrivare alla premialità (fiscale e normativa) della correttezza degli interlocutori: vettori in regola e committenti che utilizzeranno solo vettori in regola. Consapevoli che questa alleanza virtuosa porterà ad una maggiore regolarità e correttezza del mercato;

*3)-Le norme che si allegano puntano sulla valorizzazione degli accordi di settore fra vettori e committenti ed incidono sulla copertura dei costi minimi all'interno del corrispettivo dei servizi di trasporto; sulla possibilità di azione diretta del vettore effettivo verso il mittente del trasporto; sui tempi di pagamento; sui tempi di carico e scarico; sulla regolarità contributiva dei vettori all'atto della stipula dei contratti; sulla migliore definizione della corresponsabilità di vettori e committenti; sulla disciplina dei pallets.*

*La gradualità delle sanzioni per il superamento dei tempi di guida e di riposo, ha già formato oggetto di un apposito emendamento al ddl sulla sicurezza stradale, approvato dal Senato;*

4) *Le norme concordate al tavolo di confronto saranno fondamentali anche per il nuovo Piano della Logistica che dovrà comprendere anche un ampio capitolo dedicato alla funzione doganale e alla sua capacità di attrarre ovvero distorcere i traffici commerciali con l'Italia come origine e destinazione naturali.*

Nel Piano, un ruolo non secondario sarà svolto dal tema della **distribuzione urbana delle merci**, sulla quale dovremo dettare norme uniformi: a queste, pur nel

rispetto delle specificità dei vari centri urbani, dovranno attenersi gli enti locali in sede di regolamentazione del traffico cittadino, riconoscendo al trasporto merci professionale il ruolo di servizio indispensabile al civile svolgimento della vita delle città, al pari del servizio di trasporto pubblico di persone.

Anche per questo obiettivo, abbiamo la necessità di estendere il Patto della Logistica agli Enti Locali (anche alla luce della recente delibera del Comune di Messina sull'ecopass per chi attraversa lo Stretto), in quanto la firma congiunta consentirà lo stabilimento di norme comportamentali comuni e condivise, volte ad evitare l'adozione di divieti, limiti e balzelli ingiustificati per gli autotrasportatori.

5) Fra gli obiettivi a media scadenza, dobbiamo porre il monitoraggio del funzionamento dell'art. 83 bis, e di tutta la normativa sul settore, anche alla luce delle diverse modificazioni introdotte a seguito del lavoro del tavolo, al fine di verificarne l'impatto sul mercato nel corso del 2011, e lavorando alla prospettiva di un testo unico dei trasporti.

## CONCLUSIONI

Siamo **fiduciosi** del fatto che, in una politica così strutturata, mantenendo attivo il tavolo ed il metodo del confronto a tre per arrivare a soluzioni condivise, la **ricerca di un miglior equilibrio commerciale tra vettori e committenza e la crescita della capacità competitiva delle imprese rispettose delle regole produrranno il risultato virtuoso di una maggiore correttezza e trasparenza dei rapporti contrattuali ed efficienza della mobilità delle merci.**

È in quest'ottica che il Governo, nelle norme concordate al tavolo, ha sostenuto con forza ed intende promuovere da subito, gli accordi volontari di settore, quali strumenti per rimettere alla capacità delle organizzazioni associative di vettori e committenti, piuttosto che ad obblighi di legge, le modalità per trovare

regole del gioco, anche nello spirito delle indicazioni date dal Presidente del Consiglio per il rilancio dello sviluppo economico.

Il Governo si impegna a insediare l'Osservatorio entro il mese di luglio 2010.

L'Osservatorio dovrà completare le prime rilevazioni entro tre mesi.

Il tavolo proseguirà i suoi lavori su tutte le altre questioni rimaste aperte e su ogni provvedimento che avesse riflessi sull'autotrasporto, all'interno del lavoro del Piano della Logistica, *allo scopo di continuare un proficuo periodo di confronto per affinare ed individuare nuove aree di convergenza e di crescita complessiva del sistema trasportistico nazionale.*

Dato atto che il 16.6.2010 il Ministro dell'Economia ha firmato il decreto che mette a disposizione del Settore le risorse previste dalla Finanziaria 2010 che verranno confermate nel 2011, a fronte della volontà espressa dal Governo, di dare sollecita attuazione all'intesa raggiunta <sup>col presente Protocollo</sup> ~~anche sulle proposte normative~~, le Associazioni dell'Autotrasporto assumono l'impegno a mantenere la pace sociale sino al 31 Dicembre 2011.

allegata 6 norme

Roma, 17 giugno 2010

CONFEDERAZIONE  
FEDIN

Amity

Clus Az

Veritas: M. D'Adda

FIAT

FAI

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

x Coordinamento Cooperativo: [Signature]  
LEGA COOP SERVIZI  
FEDERLAVORO E SERVIZI/CONTCOOPERATIVE  
PSL/AGCI

Unatras  
ORA FITS  
CONFEDERAZIONE TRASPORTI *[Signature]*

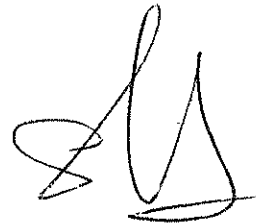
*La Confetra, pur non potendo sottoscrivere tutto il pacchetto di norme di cui al punto 3, apprezza il clima di collaborazione e di dialogo che dovrà proseguire nel biennio di pace sociale e consentire di trovare un migliore equilibrio tra i vari attori operanti all'interno della filiera logistica nonché di adottare misure per la riduzione del costo del lavoro - ASSOCIATI COME COPRE AFM*



L'ANITA, per esperimento predefinito circa  
l'opportunità e l'efficacia di alcuni provvedimenti  
previsti nel punto 3, sottoscrive  
l'accordo con la fiducia che l'adozione  
della misura sul costo del lavoro si  
concretizzerà nel più breve tempo possibile

Cirio Acer

Le Tedit espone il proprio operato  
per il quale si collaborerà alle  
le attività alle definizioni delle  
preste intere che, per un qualche  
nonostante, potrà portare alle  
~~due~~ ~~attività~~ che Annunzio si un  
sistema di rapporti maggiorati agli  
cristi, e potrà far le tutele delle  
in Italia



## Tempi di pagamento

“ART.

1. All'articolo 83-bis, del decreto-legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2009, n.133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 12 è sostituito dal seguente:

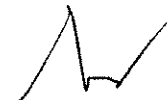
*<<12. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n.231, il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada non può, comunque, essere superiore a sessanta giorni, decorrenti dalla data di emissione della 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 le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui all'articolo 83 bis, c. 16, del decreto legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133 e organizzazioni associative dei committenti.>>;*

b) il comma 13 è sostituito dal seguente:

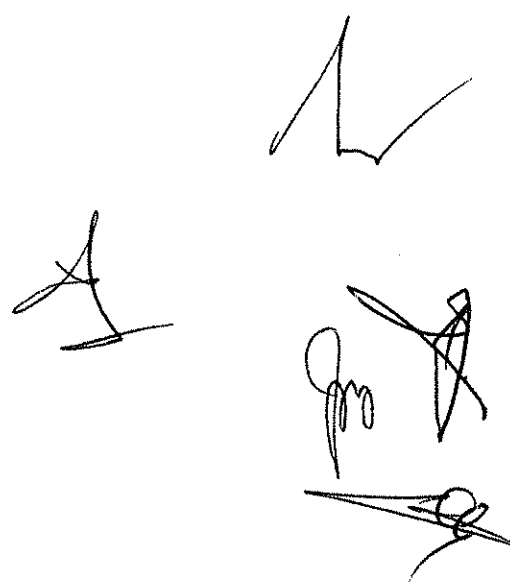
*<< 13. In caso di mancato rispetto del termine di cui al comma 12, il creditore ha diritto alla corresponsione degli interessi moratori di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 9 ottobre 2002, n.231. Ove il pagamento del corrispettivo avvenga oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione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

c) dopo il comma 13, è aggiunto 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.>>;*



d) al comma 14, sostituire le parole *“di cui ai commi 6, 7, 8 e 9”* con le seguenti: *“di cui ai commi 6, 7, 8, 9, 13 e 13-bis”*.”.



Handwritten signatures and initials, including a large stylized 'A' and a checkmark-like symbol.

## Norma sui tempi di carico e scarico

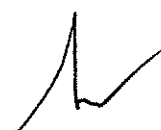
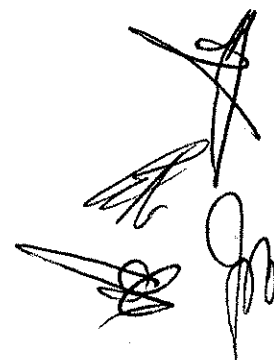
“Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, dopo l'articolo 6 è aggiunto il seguente articolo:

### Articolo 6 bis

1. Nel contratto scritto dovrà essere indicato il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico o di scarico, da calcolarsi dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico e/o di scarico della merce, che non potrà 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. L'eventuale indennizzo da corrispondere al vettore per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1 è a carico del titolare del luogo di carico o di scarico, fatti salvi i casi di forza maggiore, comprovata responsabilità del vettore o del committente, ovvero a causa di ritardi conseguenti all'espletamento di funzioni pubbliche. Fermo restando il diritto alla rivalsa sul titolare del luogo di carico o di scarico, il committente provvede al pagamento al vettore dell'indennizzo per il ritardo nelle operazioni. 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.
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 al comma 16 dell'articolo 83 bis della 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 potrà 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 precedenti.
5. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità applicative delle disposizioni di cui ai commi



precedenti, 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."



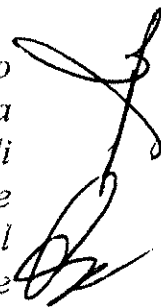
Dopo l'articolo ....., inserire il seguente:

“Art....

1. All'articolo 83-bis, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133, 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 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 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 di cui....*

*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 9 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, 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.*


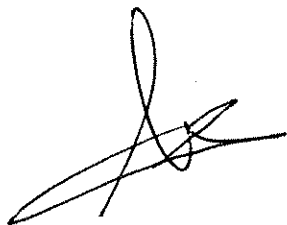

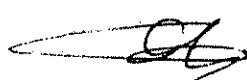
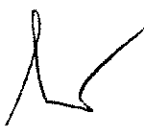


4-ter Qualora dalla fattura risulti indicato un corrispettivo di importo inferiore a quanto previsto nel comma 4 o, in alternativa, nel comma 4-bis, l'azione del vettore nei confronti del mittente per il pagamento della differenza si prescrive entro il termine di un anno, decorrente dal giorno del completamento 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 100 chilometri. <sup>giornalieri - / fatte</sup>  
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.>>."

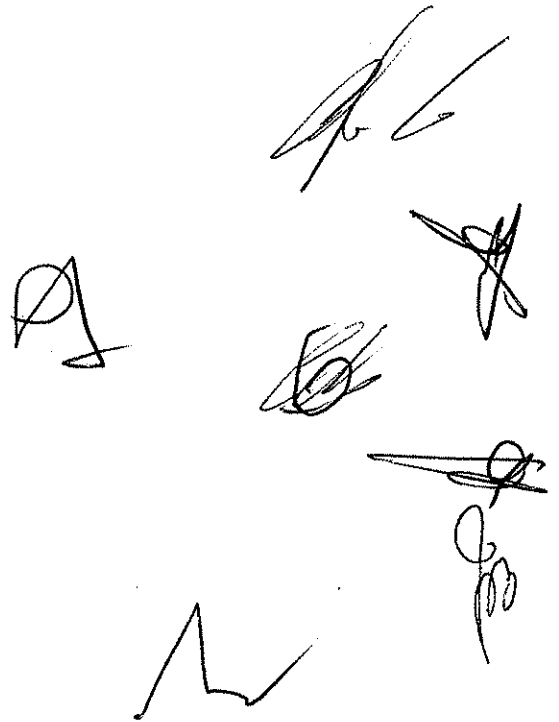
A

salvo diverse  
pattuizioni fondate  
su accordi volontari  
di settore di cui  
al comma 4 -

**Proposta di norma su azione diretta  
e sub-vezione**

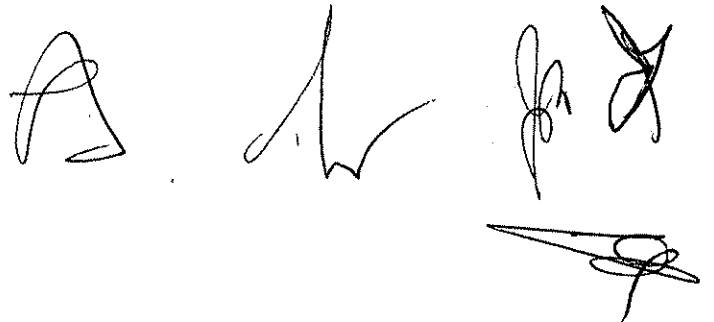
1. Il vettore, rientrante nella definizione di cui all'art. 2, comma 1, lett. b, del D. Lgs. n. 286 del 21 novembre 2005, il quale ha svolto servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato a eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente 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 pattuite, fatta salva l'azione di rivalsa stessa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore.
2. La disposizione di cui al comma 1 si applica dopo un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

The bottom right corner of the page contains several handwritten signatures and initials in black ink. There are approximately six distinct marks, including a large stylized signature at the top right, a smaller signature below it, a signature to the left, and two more signatures at the bottom right, one of which appears to be a name like 'G. Rossi'.



## Norma sulla gestione dei 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.



Handwritten signatures and initials, including a large stylized 'A', a signature, and several other marks.

*Proposta di norma su*  
**CORRESPONSABILITA' VETTORE-COMMITTENTE**  
*(Modifiche al D.Lgs. 286/2005)*

Art. 7

Responsabilità del vettore, del committente del caricatore e del proprietario della merce

(omissis)

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 dal comma 4 dell'art. 7 bis.

(omissis)

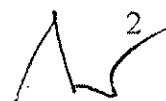

**Art. 7-bis**  
**Istituzione della scheda di trasporto**

(omissis)

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.

(omissis)

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'art. 207 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni.

### **Art. 8**

#### **Procedura di accertamento della responsabilità**

1. L'accertamento della responsabilità dei soggetti di cui al comma 3, dell'articolo 7 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'art. 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 15 giorni dalla contestazione della violazione, richiede ai soggetti di cui al comma 3 dell'articolo 7 la presentazione, entro 30 giorni dalla notifica della richiesta, di copia del contratto in forma scritta.

3. Entro i 30 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'art. 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.

**Contratti. Spaccatura sulla riforma**

# Trasporto, «no» di Confindustria alle tariffe minime

**Raoul de Forcade**  
GENOVA

Una fumata grigia per l'accordo sull'autotrasporto firmato solo da alcune delle associazioni dei trasportatori e della committenza. Confindustria dà un giudizio negativo dell'intesa e Confetra ha deciso di non siglarla, condividendo l'impostazione politica ma non (in parte) i contenuti. Sul versante dei trasportatori, Trasportounito Fiap ha detto no al documento che prevede, tra l'altro, l'impegno delle associazioni dell'autotrasporto a mantenere la pace sociale fino al 31 dicembre 2011.

L'accordo arriva dopo sei mesi di lavoro al tavolo di confronto tra Governo e associazioni e, spiega una nota ministeriale, «individua soluzioni in grado di dare risposte ai problemi vecchi e nuovi del settore». E fra le varie soluzioni stabilisce «costi minimi per la sicurezza e la regolarità del mercato» e la «subvensione connessa alla possibilità di azione diretta nei confronti del mittente». Proprio su questi due temi si appuntano le maggiori critiche di quanti non hanno sottoscritto il documento. Testo che, invece, è stato firmato da Unatras, Anita (i trasportatori di Confindustria i quali, dunque, prendono una posizione diversa da quella dei committenti industriali), Fedit, Movimento cooperativo e, per la committenza, da Confartigianato.

Con una nota, Confindustria afferma di vedersi «costretta a esprimere un giudizio complessivamente negativo sulla proposta finale avanzata dal ministero dei Trasporti» e aggiunge che «non sottoscriverà il protocollo, pur condividendo nella sostanza o in parte alcune delle norme proposte, ritenendo gravemente lesive della libertà negoziale delle imprese e della concorrenza le norme riguardanti l'introduzione dei cosiddetti costi minimi, della responsabilità solidale di tutta la filiera per il mancato pagamento dell'ultimo subvettore e di una pletora di accordi settoriali capaci di generare un'ingestibile complessità operativa». Per gli industriali «la regolamentazione emergente dal protocollo non risolve gli strutturali nodi critici dell'autotrasporto» e tutto viene «rafforzato da sostanziosi aiuti agli autotrasportatori, che quest'anno si aggirano sui

700 milioni di euro e che sarebbero confermati anche per il 2011. Si tratta di un inaccettabile passo indietro».

Il direttore generale di Confetra, Piero Luzzati, spiega che l'associazione «ha condiviso l'analisi politica fatta dal Governo e tuttavia non ha siglato l'accordo perché ritiene il contenuto non soddisfacente; in particolare per quanto riguarda i costi minimi. I quali verranno fissati, dall'osservatorio istituito presso la Consulta dell'autotrasporto, dopo 10 mesi dall'entrata in vigore della legge che sancirà questa intesa

## VOCI CRITICHE

Confetra e Assologistica condividono le premesse politiche dell'intesa ma non hanno firmato la parte tecnica

(l'obiettivo del Governo è di farne un emendamento alla manovra di Tremonti, ndr), anche qualora, nel frattempo, non si sia trovata un'intesa tra trasportatori e committenza logistica. Siamo contrari, poi, al fatto che l'accordo statuisca anche (con clausole analoghe a quelle sui costi minimi, ndr) l'azione diretta nei confronti del committente. Restiamo comunque aperti al confronto con i trasportatori. Ma ci dispiace dover trattare sotto la spada di Damocle di regole che ci vengono imposte di qui a un anno». Analogamente a Confetra, anche Assologistica ha espresso un apprezzamento politico all'intesa ma non ha firmato la parte tecnica.

Diversa, ovviamente, la posizione del Governo: il ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, sottolinea il «lungo e costante confronto» che ha portato all'intesa; mentre il sottosegretario Bartolomeo Giachino, che ha seguito direttamente la trattativa, afferma: «L'Italia è l'unico grande paese in Europa a non aver avuto, nei 20 mesi della crisi, una giornata di blocco dei Tir; e ora può avviarsi alla ripresa dell'economia con la pace sociale nel settore. Se non avessimo fatto questa intesa saremmo andati al blocco. E comunque, anche se ha espresso una valutazione critica, mi sento di ringraziare Confindustria per l'apporto dato alla trattativa».