

## Area Trasporti -> Opinione

### CONTRATTO DI TRASPORTO SU STRADA: COSA FARE DOPO LA RIFORMA

Come è noto, il Parlamento ha recentemente approvato la [legge delega 1.3.2005 n. 32](#) (pubblicata, ai fini della sua decorrenza, sulla Gazzetta Ufficiale del 10 marzo scorso), per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose, il cui principale scopo è quello di provvedere al superamento del sistema tariffario attualmente in vigore, attraverso la previsione di una nuova regolamentazione fondata sul principio della responsabilità concorrente committente - vettore.

Con particolare riferimento al contratto di autotrasporto di merce per conto terzi, la delega prevede sin d'ora

(art. 2, lett. b, n. 4) la *"previsione, di regola, della forma scritta"*, nonché (n. 6) *"l'applicazione, in caso di controversie legali relative a contratti non in forma scritta, degli usi e delle consuetudini raccolte, ai sensi di legge, nei bollettini pubblicati localmente dalle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura"*.

L'art. 3 del provvedimento in esame, frutto, stando a quanto dicono gli atti parlamentari, di un emendamento della minoranza proposto su suggerimento di una associazione professionale e finalizzato a ridurre drasticamente il contenzioso in atto, dispone l'abrogazione della norma di interpretazione autentica di cui

all'art. 3, Decr. Legge 3.7.2001 n. 256, convertito con modificazioni nella legge 20.8.2001 n. 334, che limitava le ipotesi di nullità formali del contratto di autotrasporto al solo caso in cui esso, stipulato per iscritto, fosse privo delle previste annotazioni (art. 1 Decr. Legge 29.3.1993 n. 82 convertito nella legge 27.5.1993 n. 162). A tal proposito, va osservato che la disposizione che si vuole ora abrogare era stata oggetto di plurime questioni di illegittimità, tutte respinte anche dalla Corte Costituzionale che, anzi, con la [sentenza 11.1.2005 n. 7](#), ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della norma interpretata (che novellava l'art. 26 della legge n. 298/74), *"nella parte in cui prevede, ove le parti abbiano scelto per la stipula la forma scritta, la nullità del contratto di autotrasporto per la mancata annotazione sulla copia del contratto, dei dati relativi agli estremi dell'iscrizione all'albo e dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto terzi possedute dal vettore"*.

L'integrale approvazione, da parte del Parlamento, delle norme della riforma sopra esaminate, conduce pertanto ad una parziale riviviscenza del citato art. 1, legge n. 162/93, in attesa degli esiti della delega governativa e quindi al nuovo insorgere di tutte quelle problematiche sulla forma del contratto di autotrasporto che, proposte al fine di paralizzare le vertenze tariffarie in corso, avevano poi esteso i loro effetti all'intero sistema negoziale del settore (si pensi alle relative conseguenze in materia risarcitoria o fiscale).

In particolare, secondo alcuni, la abrogazione della norma di interpretazione autentica sopra citata dovrebbe condurre alla disapplicazione della stessa anche nei giudizi relative a vicende passate, con la conseguenza che, nel caso in cui si fosse lavorato senza contratto scritto di autotrasporto, la committente potrebbe richiedere indietro tutto quanto pagato in forza del medesimo, da considerarsi nullo ex art. 1, legge 162/93, salvo i diritti del vettore di ripetizione dell'indebito e/o arricchimento senza causa, peraltro di complicato accertamento.

Secondo altri, compreso lo scrivente, varrebbe il principio *"tempus regit actum"* e quindi la norma interpretativa abrogata rimarrebbe in vigore per il passato, anche perché la norma interpretata sarebbe stata, nel frattempo, sterilizzata, nei suoi contenuti, dalle argomentazioni delle Supreme Corti, che si sono poi pronunciate sul tema.

Tuttavia, in ossequio alla manifestata volontà legislativa e nell'attesa delle nuove questioni di costituzionalità che verranno sicuramente proposte contro l'art. 3 della nuova legge delega (anche il termine di decadenza breve ivi previsto appare, secondo la giurisprudenza di merito, illegittimo), occorre porsi il problema di come fronteggiare la situazione, sia con riferimento alla futura stipula dei contratti di autotrasporto, sia anche con riguardo ai diritti relativi ai vecchi contratti, comprese le differenze tariffarie eventualmente maturate.

Per quanto riguarda il futuro, a prescindere da quanto dirà in merito il previsto decreto legislativo, occorrerà tenere conto dei principali aspetti contenuti nelle disposizioni sopra citate:

- obbligo di regola, del contratto di trasporto in forma scritta;
- disapplicazione degli accordi tra le parti, in caso di inosservanza di tale regola;
- ricorso agli usi pubblicati presso le Camere di Commercio.

Il consiglio rimane quello, quindi, se possibile, di stipulare contratti di autotrasporto aventi la forma scritta, contenenti, tra l'altro, l'annotazione dei dati di iscrizione all'Albo e della autorizzazione al trasporto merci per conto terzi del vettore.

Va osservato come quest'ultimo possa anche non essere il contraente, nel senso che ben può ipotizzarsi il caso di un contratto di trasporto sottoscritto tra un committente ed un soggetto che poi non eseguirà materialmente il servizio e che quindi dovrà annotare, su copia di tale contratto ed al momento della stipula dello stesso, i dati autorizzativi dell'effettivo vettore (un po' come succede per le commissioni di borsa).

Nel caso in cui la stipula del contratto di autotrasporto per iscritto non fosse possibile, si aprono diversi scenari. Infatti, il Governo risulta delegato a disciplinare il nuovo contratto di autotrasporto, di regola, avente la forma scritta, le Camere di commercio a pubblicare gli usi del settore, mentre, nel frattempo, resterà in vigore l'obbligo di cui all'art. 1 legge n. 162/93, sia pure *sub iudice* rispetto a quanto già osservato in proposito dalla Corte Costituzionale e, precedentemente, dalla Corte di Cassazione.

Pertanto, atteso che gli effetti della abrogazione della norma di interpretazione autentica dovrebbero valere solo per il futuro, il disegno di legge di riforma contenebbe un periodo di carenza legislativa, nel senso che, fino alla emanazione dei decreti legislativi, i contratti di autotrasporto stipulati oralmente o comunque privi delle annotazioni previste dall'art. 1 citato, rischierebbero di venire dichiarati nulli, con conseguente perdita di tutti i relativi diritti (al pagamento del prezzo, al risarcimento del danno, etc. ).

Per ovviare a ciò, si suggerisce al vettore effettivo del trasporto di farsi quantomeno inviare dalla propria committente diretta una conferma d'ordine contenente il suo impegno di pagamento del corrispettivo richiesto (per ogni singolo viaggio), ovvero una dichiarazione di non ripetibilità del pagamento effettuato.

Analogamente, la committente ovvero il primo vettore potrebbero assicurarsi anche contro l'inadempimento ovvero il danno provocato dal vettore incaricato di eseguire materialmente il servizio, anche per l'ipotesi in cui questo eccepisse la nullità del relativo contratto, per i motivi formali sopra esposti.

Per quanto riguarda il passato, intendendosi con esso anche le eventuali future azioni da esercitare, il disegno di legge in corso di approvazione prevede un termine di decadenza per l'esercizio di queste ultime, nulla innovando in merito alla decorrenza dei relativi termini di prescrizione.

Pertanto, nel periodo attualmente previsto di quattro mesi (decorrente dalla data di entrata in vigore della legge delega e, quindi, scadente il 25 luglio p.v.), laddove sussistessero delle pretese sul passato, converrebbe comunque azionarle giudizialmente (con citazione, ovvero con ricorso per ingiunzione) per potersene soddisfare, mentre non è escluso che, laddove convenuta in giudizio anche successivamente al decorso del citato termine di decadenza, una delle parti del contratto di trasporto possa eccepire la compensazione di quanto eventualmente dovuto con eventuali diritti pregressi (ad esempio, tariffari), non ancora prescritti.

Absolutamente particolare è, infine, l'ipotesi in cui una parte del contratto di autotrasporto intenda far valere questioni tariffarie relativi alla parte di rapporto intercorrente tra l'emanazione della legge delega e la promulgazione dei relativi decreti legislativi, cui conseguirà il definitivo superamento del sistema tariffario attualmente vigente. La mia opinione è che, se la clausola di decadenza non venisse dichiarata illegittima per motivi costituzionali, essa comunque non opererebbe per questioni sorte dopo la sua emanazione (1.3.2005).

In ogni caso, nel termine di decadenza così precariamente fissato, si suggerisce che le parti trovino un accordo (transazione) sul pregresso del loro rapporto sottoscrivendo nel contempo, con tutte le formalità che verranno eventualmente previste con la delega governativa, un nuovo contratto che disciplini i rapporti futuri.

Milano, 17 marzo 2005  
Avv. Michele Calleri