



I riflessi della carenza dei mezzi e dell'aumento dei noli sulla filiera del trasporto

M MARGIOTTA
STUDIO LEGALE & PARTNERS
Avvocati in Milano, Bari e Roma

Argomenti trattati

- 1) Il Fuel e il Toll surcharge nel trasporto terrestre
- 2) L'azione diretta ex art. 7 ter D.Lgs. 286/2005
- 3) Il diritto di ritenzione a favore di vettore e spedizioniere
- 4) I dead freight agreements
- 5) I danni da ritardo nelle varie tipologie di trasporto
- 6) I rischi da subvezione
- 7) Le obbligazioni solidali a carico della filiera

Il Fuel e il Toll Surcharge

Considerato il cospicuo aumento del costo del carburante, è legittimo attendersi nei prossimi mesi numerose necessità di adeguamento per c.d. «Fuel Surcharge» e «Toll Surcharge».

Con la legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di Stabilità 2015) il legislatore, alla luce delle criticità derivanti dall'applicazione della disciplina sui costi minimi e tenuto conto della relativa pronuncia della Corte di Giustizia europea, ha modificato l'art. 83 bis del D.L. 112/2008 convertito dalla legge 133/2008, attribuendo completa autonomia negoziale dei contraenti nella determinazione del corrispettivo del servizio di trasporto (comma 4 dell'articolo 83 bis: «Nel contratto di trasporto ... i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale»).

Il comma 5 dell'art. 83 bis istituisce tuttavia un meccanismo di adeguamento automatico del corrispettivo sulla base delle sole variazioni del prezzo del gasolio e delle tariffe autostradali nei casi in cui il contratto preveda prestazioni di trasporto da effettuarsi in un arco temporale superiore ai 30 giorni.

Comma 5 art. 83 bis: «Nel caso in cui il contratto abbia ad oggetto prestazioni di trasporto da effettuare in un arco temporale eccedente i trenta giorni, la parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali, come individuata nel contratto o nelle fatture emesse con riferimento alle prestazioni effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza dello stesso, e' adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio per autotrazione, ove tali variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato. Tale adeguamento viene effettuato anche in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali italiane».

Importanza dunque, per entrambi i contraenti, di indicare in sede di contratto e in fattura l'ammontare della quota carburante per poter meglio verificare la correttezza dei calcoli dati dall'incidenza della modifica del carburante.

Disamina problematica in caso di mancata indicazione della quota di incidenza in fattura e/o in sede contrattuale.

Discorso paritetico deve essere effettuato per i pedaggi autostradali, anche se le variazioni in questo caso sono solitamente ad inizio anno.

Non è del tutto pacifico se la clausola di adeguamento s'imponga comunque alla volontà dei contraenti (e quindi debba essere considerata inderogabile), ovvero se possa essere liberamente derogata dalla conforme volontà dei contraenti, soprattutto alla luce del principio di liberalizzazione del corrispettivo del servizio di trasporto come da previsione del comma 4 dello stesso art. 83 bis che ha espressamente abrogato il precedente regime dei costi minimi.

L'orientamento maggioritario e pressochè consolidato depone a favore dell'obbligatorietà dell'adeguamento, e ciò alla luce di alcuni indici:

a) La previsione della pubblicazione, con cadenza mensile, nel sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto per conto di terzi, ex articolo 1, comma 250 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di Stabilità 2015), costituisce un chiaro segnale, da parte dei pubblici poteri, circa la legittimità di una contrazione della libertà di contrattazione fra vettori e committenti quando sia in gioco la tutela di interessi costituzionalmente rilevanti come la sicurezza e l'incolumità dei cittadini e degli utenti della strada.

b) L'art. 4 del Decreto legislativo n. 286/2005 sottolinea l'importanza fondamentale e imprescindibile del principio di tutela della sicurezza della circolazione stradale, stabilendo che *«sono nulle le clausole del contratto di trasporto che comportano modalità, condizioni di esecuzione delle prestazioni contrarie alle norme sulla circolazione stradale»*.

Anche la normativa e la giurisprudenza comunitaria del resto forniscono chiare indicazioni agli stati membri circa l'importanza della sicurezza nella circolazione stradale.

Criticità e problemi

- 1) Conteggio non semplice soprattutto se i valori precedenti non sono stati previamente indicati in modo corretto, che rischia di rendere strumentale l'applicazione dello strumento; spesso necessaria CTU.
- 2) Concetto prescrizionale: in caso di durata del rapporto superiore all'anno, il diritto del vettore o del committente all'adeguamento si prescrive o il termine prescrizionale inizia a decorrere dalla cessazione del rapporto negoziale?

Sub-vezione e azione diretta del sub-vettore



Azione diretta ex art. 7 ter D.lgs. 286/2005

Per i trasporti eseguiti dal 13 agosto 2011 è divenuta efficace la facoltà per i sub vettori, per ottenere il corrispettivo, di agire direttamente nei riguardi di coloro che hanno ordinato il trasporto.

“Il vettore di cui all’art.2, comma 1, lettera b), 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”.

Ratio della norma

La ratio di tale disposizione è quella sottostante ad ogni obbligazione solidale passiva, ovvero quella di rafforzare la posizione del creditore, consentendogli di agire per l'adempimento dell'intero nei confronti di uno qualsiasi dei più coobbligati.

È in facoltà del creditore, quindi, scegliere a quale dei più debitori in solido rivolgere la propria domanda di adempimento.

Nel caso del sub-vettore, in particolare, è la legge stessa che, al fine di rafforzare e tutelare la posizione di quest'ultimo, stabilisce espressamente che egli possa agire per ottenere il pagamento del corrispettivo «nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto», i quali sono tenuti in solido all'adempimento dell'obbligazione (seppure nei limiti delle sole prestazioni ricevute).

Si tratta, pertanto, di una solidarietà imposta ex lege a garanzia del sub-vettore che abbia eseguito il trasporto su incarico di altro vettore, scelto a sua volta dal committente. La garanzia (in senso atecnico) per il sub-vettore consiste proprio nella possibilità di scelta spettante al sub-vettore: chiedere l'adempimento alla propria controparte contrattuale (il vettore principale) ovvero chiederlo direttamente al committente in forza del disposto dell'**art. 7-ter del d.lgs. 286/2005**.

Ambito territoriale di applicazione

Sicuramente trasporto domestico

Dubbi in ambito internazionale, orientamento tendenzialmente positivo.

Vd. sul punto Cass. Sez. III Civile n. 14655 del 14 luglio 2015

Documentazione necessaria a supporto della pretesa ex art. 7 ter

Contratto di trasporto

Ordini di trasporto

Fatture

D.D.T. e/o CMR sottoscritte dal vettore e/o dal destinatario da cui sia evidente la struttura della filiera e l'erogazione della prestazione da parte del subvettore

Profili processuali

Modalità di intervento			
Citazione ordinaria	Ricorso per decreto ingiuntivo	Ricorso ex art. 702 bis	Azione cautelare (es. sequestro)

Da un punto
di vista
soggettivo

Destinatari dell'azione

Tutti i soggetti
della filiera in
solido fra loro
(litisconsorzio
facoltativo)

Uno solo fra i
soggetti
coinvolti nella
filiera

Alcuni fra i
soggetti
coinvolti nella
filiera

Rischi per chi subisce l'azione diretta

Pagare due volte (in quanto obbligazione solidale)

Danno commerciale

Perdita del cliente

Azione di regresso

Costi per consulenti e assistenza legale

Il legittimato attivo all'azione diretta

Un recente orientamento pare attribuire l'eseribilità dell'azione diretta ex art. 7 ter unicamente al subvettore che ha materialmente eseguito le prestazioni di trasporto, non attribuendo tale facoltà ai subvettori contrattuali intermedi.

Trib. Lodi, 3 novembre 2021: «*la legittimazione attiva per l'esercizio dell'azione diretta nei confronti dei committenti spetta al subvettore che abbia materialmente effettuato il trasporto (così anche Tribunale di Brescia, 18.04.2018). [...] Infatti, la richiamata disposizione mira a tutelare il vettore finale, contraente più debole della filiera del trasporto*».

La pronuncia solleva dubbi e criticità perché priva di tale elemento di tutela i livelli intermedi di subvezione.

La possibile tutela per il committente

- Sarà utile specificare espressamente, nel contratto col vettore, che non sarà ammesso il contratto di sub vezione da parte di quest'ultimo, e questo sebbene, in mancanza di accordo, la legge comunque vieti tale possibilità.
- Qualora l'utilizzo della sub-vettura si renda necessario sarà utile obbligare il vettore a comunicarne il nominativo e a trasmettere l'attestazione di regolarità contributiva propria e del sub-vettore, nonché prova di avere regolarmente saldato i soggetti a valle della filiera.

In termini pratici

Richiesta di fideiussione o altra forma equivalente a copertura delle somme che potrebbero essere rivendicate (difficile percorribilità).

Ottenere prova dai vettori di avvenuto pagamento dei propri sub-vettori (concretamente complesso)

Dichiarazione periodica del subvettore che attesta l'avvenuto ed integrale pagamento dei suoi corrispettivi, con rinuncia a ulteriori pretese (atto sostitutivo di notorietà)

Inserimento nella contrattualistica di clausole che vietino la subvezione (purchè la stessa sia conoscibile al sub vettore, perché ad esempio riportata sulla lettera di vettura/DDT o sugli altri documenti accompagnatori delle merci)

Inserimento nella contrattualistica di clausole di manleva - con contestuale compensazione - da parte del vettore per possibili rivendicazioni dei sub vettori.

Sulla prescrizione

Cosa succede se interrompo il termine prescrizionale solo verso uno dei soggetti della filiera la prescrizione?

Posso poi agire anche contro gli altri in forza dell'art. 7 ter?

Art. 1310 cod. civ.

«Gli atti con i quali il creditore interrompe la prescrizione [contro uno dei debitori in solido, oppure uno dei creditori in solido interrompe la prescrizione contro il comune debitore, hanno effetto riguardo agli altri debitori o agli altri creditori».

La sospensione della prescrizione nei rapporti di uno dei debitori o di uno dei creditori in solido non ha effetto riguardo agli altri. Tuttavia il debitore che sia stato costretto a pagare ha regresso contro i condebitori liberati in conseguenza della prescrizione ⁽²⁾.

La rinuncia alla prescrizione fatta da uno dei debitori in solido non ha effetto riguardo agli altri; fatta in confronto di uno dei creditori in solido, giova agli altri. Il condebitore che ha rinunciato alla prescrizione non ha regresso verso gli altri debitori liberati in conseguenza della prescrizione medesima».

E se il debitore oggetto di 7 ter ha già pagato?

Cosa succede se un soggetto della filiera viene assoggettato a procedura concorsuale?

Ci sono, allo stato, orientamenti
contrapposti!



Il diritto di ritenzione a favore di vettore e spedizioniere

E' verosimile che, in un periodo di crisi, di aumento dei costi e di carenza di liquidità, il vettore (e/o il subvettore) possa essere pagato in ritardo e che dunque, a propria tutela, lo stesso si possa determinare ad utilizzare il c.d. diritto di ritenzione posto a salvaguardia del proprio credito.

Si tratta di una facoltà recentemente ribadita dalla riforma del codice civile, che con la modifica all'articolo 2761 del codice civile in vigore dallo scorso gennaio ha ratificato e codificato alcuni spunti di giurisprudenza oramai ampiamente diffusi e consolidati.

Il legislatore è recentemente intervenuto sul tema: con la legge 29 dicembre 2021 n. 233 di conversione del D.L. 152/2021 in materia di spedizione e di trasporto, è stato infatti apportato un importante ammodernamento di alcuni articoli del Codice Civile il cui testo risaliva ancora alla promulgazione del 1942 in maniera ormai anacronistica rispetto alla significativa evoluzione che ha caratterizzato negli ultimi decenni la filiera del trasporto.

Art. 2761 codice civile: *«I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e di spedizione e quelli per le spese d'imposta anticipate dal vettore o dallo spedizioniere hanno privilegio sulle cose trasportate o spedite finché queste rimangono presso di lui. Tale privilegio può essere esercitato anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative. I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato. I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario e del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro. Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'articolo 2756. Qualora il mandatario abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del mandante il suo credito ha il privilegio di cui all'articolo 2752»*

Si tratta del recepimento formale e legale di un orientamento giurisprudenziale che si era venuto a formare nel corso degli ultimi 15 anni circa.

La previsione del privilegio viene ora estesa anche allo spedizioniere (prima tale possibilità era infatti controversa) oltre al vettore, al mandatario, al depositario e al sequestratario, già previsti.

Rappresenta un'arma importante per il vettore o lo spedizioniere che non viene pagato nei modi e nella tempistica convenuta.

Qualche dubbio interpretativo può sorgere dall'espressione «*purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative*»: il discrimine può non essere così agevole, soprattutto in caso di trasporti resi «a intermittenza» e non su base quotidiana frequente.

N.B. la ritenzione può anche essere c.d. «mediata»

Il privilegio speciale -e il correlativo diritto di ritenzione- conseguente ai crediti sorti dal contratto di spedizione, oltretutto, può ora pacificamente esercitarsi anche per i crediti pregressi sulle cose detenute dallo spedizioniere in forza di un diverso contratto (e perciò non soltanto come in precedenza si riteneva “*sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l’esecuzione del mandato*”).

Sulla scia di un consolidato orientamento giurisprudenziale, il legislatore ha opportunamente precisato che questo privilegio può essere esercitato “*anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito, purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative*”.

Poiché la norma recita che «I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato. I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario e del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro. Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'articolo 2756», il diritto di ritenzione si pone anche come valido strumento in caso di decozione del debitore e di assoggettamento del medesimo a procedura fallimentare, in quanto il creditore che ha applicato il diritto di ritenzione si soddisferà con privilegio speciale sui beni oggetto di ritenzione che si troveranno presso di lui all'atto della declaratoria fallimentare.

Qualche dubbio interpretativo emergerà sicuramente dal concetto di «*unico contratto per prestazioni periodiche o continuative*».

L'art.2761 non chiarisce per esempio se lo stesso possa essere invocato solo dallo spedizioniere “puro” o solo dallo spedizioniere-vettore.

Una chiara contrattualizzazione potrà evidentemente aiutare nell'interpretazione.

N.B. Il diritto di ritenzione è facoltà espressamente rinunciabile da parte dell'avente diritto (sarà ovviamente opportuno che la rinuncia risulti da pattuizione scritta).

La prenotazione degli spazi: i «dead freight agreements»

Data la carenza di spazi e il continuo aumento del costo dei noli, si stanno sempre maggiormente diffondendo tra shipper e compagnie marittime i c.d. «dead freight agreements».

Si tratta di accordi quadro con cui lo shipper si obbliga per un determinato periodo di vigenza del contratto, ad assicurare alla compagnia marittima la consegna per il trasporto di un determinato numero di merci (tipicamente container); se lo shipper non affida poi la merce nella quantità che ha ipotizzato alla compagnia marittima, deve pagare il c.d. dead freight (indennizzo da mancato carico).

Vantaggi:

Lo shipper si assicura con grande anticipo la prenotazione di spazi sulla nave, con ciò vincolando contrattualmente la compagnia marittima ed evitando il rischio di non riuscire ad imbarcare i beni.

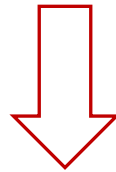
Rischi:

- Se lo shipper non ha il quantitativo di merce preventivata e contrattualizzata con la compagnia, deve pagare il dead freight a titolo di indennizzo
- Se lo shipper non ha contratti che, contestualmente, impegnino la sua clientela all'affidamento di un determinato quantitativo di merci, rischia di trovarsi «sbilanciato» ed esposto verso la compagnia senza avere valide armi contrattuali nei confronti del proprio cliente.

Il suggerimento per l'operatore-shipper è pertanto di valutare molti bene i contenuti della contrattualizzazione e di formalizzarla sia lato compagnia marittima che lato clientela.

I danni da ritardo nel trasporto terrestre

RISARCIMENTO DEL DANNO



RESPONSABILITÀ CONTRATTUALE

- ❖ **DANNO EMERGENTE** = perdita patrimoniale subita dal danneggiato, quantificato oggettivamente o in via equitativa dal giudice o dall'arbitro.
- ❖ **LUCRO CESSANTE** = il mancato guadagno che il danneggiato non potrà realizzare, valutato dal giudice o dall'arbitro con equo apprezzamento.

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

Il vettore è responsabile della perdita totale o parziale o dell'avaria prodottasi tra il momento del ricevimento della merce e quello della riconsegna, come pure del ritardo nella riconsegna (Art. 17 - C.M.R.).

ESONERO DA RESPONSABILITÀ se prova che la perdita, l'avaria o il ritardo sono dovuti a:

- colpa dell'avente diritto;*
- ad un ordine non dipendente da colpa del vettore;*
- ad un vizio proprio della merce;*
- circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze egli non poteva ovviare.*

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

Il vettore è esonerato dalla sua responsabilità quando la perdita o l'avaria derivi dai rischi particolari inerenti a uno o a più dei fatti seguenti:

a. impiego di veicoli aperti e senza tendone;

b. mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette per loro natura a cali o avarie quando non sono imballate o sono imballate difettosamente;

c. trattamento, caricamento, stivamento o scaricamento della merce a cura del mittente o del destinatario o delle persone che agiscono per conto del mittente o del destinatario;

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

- d. natura di talune merci che, per cause inerenti alla loro stessa natura, sono soggette a perdita totale o parziale, ad avaria, specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, colatura, calo normale o azione dei parassiti e dei roditori;
- e. insufficienza o imperfezione dei contrassegni o dei numeri dei colli;
- f. trasporto di animali vivi.

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

LA PROVA CHE LA PERDITA, L'AVARIA O IL RITARDO ABBIANO AVUTO PER CAUSA UNO DI QUESTI FATTI INCOMBE AL VETTORE



Il vettore deve fornire la prova di aver adottato tutti i provvedimenti a cui era normalmente tenuto, considerate le circostanze, e d'aver osservato le istruzioni speciali impartitegli.

D'altra parte...

L'avente diritto ha tuttavia la facoltà di provare che il danno non è stato causato, totalmente o parzialmente, da uno di tali rischi.

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

➤ Ritardo nella riconsegna della merce - Art. 19 C.M.R.

*Vi è **ritardo** nella riconsegna quando la merce non è stata riconsegnata entro il termine convenuto o, se non è stato convenuto un termine, quando la durata effettiva del trasporto superi il tempo accordato ragionevolmente a un vettore diligente, tenuto conto delle circostanze e, in particolare nel caso di carico parziale, del tempo richiesto per formare un carico completo in condizioni normali.*

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

Caso:

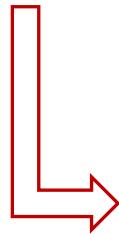
Tribunale Vicenza Sez. II, 25.05.2015

La merce oggetto del trasporto veniva fermata presso l'Ufficio Dogane Svizzero a causa di un'errata fatturazione.

Questo tipo di ritardo non può essere imputato al vettore e, pertanto, alcuna responsabilità può essere addebitata a quest'ultimo per il ritardo nella consegna della merce lamentato dal committente.

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

«Non costituisce circostanza imputabile al vettore il ritardo nella consegna della merce dovuto al fermo della stessa presso gli uffici doganali in conseguenza dell'accertata erroneità della relativa fattura. La esatta formazione dei documenti necessari al trasporto costituisce, invero, obbligo del committente.»



RITARDO NON IMPUTABILE

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

IN CASO DI RITARDO NON IMPUTABILE

Nell'ipotesi di impedimento e/o ritardo eccezionale, permangono comunque **due obblighi a carico del vettore** (e dello spedizioniere-vettore):

- ONERE DI RICHIESTA IMMEDIATA DI ISTRUZIONI AL MITTENTE;
- OBBLIGO DI PROVVEDERE NELLE MORE ALLA CUSTODIA DELLE MERCI.

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

➤ Perdita della merce - Art. 20 C.M.R.

1. *Senza dover fornire altre prove, l'avente diritto può considerare la merce come perduta quando essa non sia stata riconsegnata entro trenta giorni dalla scadenza del termine di resa convenuto o, qualora non sia stato stabilito un termine, entro sessanta giorni dal ricevimento della merce da parte del vettore.*

2. *L'avente diritto, nel ricevere il pagamento dell'indennità per la merce perduta, può domandare, per iscritto, di essere immediatamente avvisato nel caso in cui la merce fosse ritrovata entro l'anno successivo al pagamento dell'indennità. Di tale domanda gli è dato atto per iscritto.*

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

3. Nel termine di trenta giorni dal ricevimento di tale avviso, l'avente diritto può esigere che la merce gli sia riconsegnata contro pagamento dei crediti risultanti dalla lettera di vettura e contro restituzione dell'indennità che egli ha ricevuto, dedotte, eventualmente, le spese che fossero state comprese in queste indennità e con riserva di ogni diritto all'indennità per ritardo nella riconsegna prevista nell'articolo 23 e, se del caso, nell'articolo 26.

4. In mancanza sia della domanda prevista nel paragrafo 2, sia di istruzioni date nel termine di trenta giorni previsto nel paragrafo 3, ovvero se la merce è ritrovata dopo un anno dal pagamento dell'indennità, il vettore ne dispone conformemente alla legge del luogo in cui si trova la merce.

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

➤ Indennità per perdita totale o parziale - Art. 23 C.M.R.

1. *Quando in virtù delle disposizioni della presente convenzione, il vettore è tenuto a pagare un'indennità per perdita totale o parziale della merce, tale indennità è calcolata in base al valore della merce nel luogo e nel tempo in cui il vettore l'ha ricevuta.*

2. *Il valore della merce è stabilito in base al corso in borsa o, in mancanza, in base al prezzo corrente sul mercato, o, in mancanza di entrambi, in base al valore ordinario delle merci della stessa natura e qualità.*

3. *Tuttavia l'indennità non può superare 8,33 unità di conto per ogni chilogrammo di peso lordo mancante.*

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

4. Sono inoltre rimborsati il prezzo del trasporto, i diritti di dogana e le altre spese sostenute in occasione del trasporto della merce, interamente in caso di perdita totale e proporzionalmente in caso di perdita parziale; non è dovuto altro risarcimento di danni.

5. In caso di ritardo, se l'avente diritto prova che gliene è derivato un pregiudizio, il vettore deve corrispondere un'indennità non eccedente il prezzo di trasporto.

6. Possono essere reclamate indennità maggiori solo quando sia stato dichiarato il valore della merce o sia stata fatta una dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna, conformemente agli articoli 24 e 26.

(...)

I danni da ritardo nel trasporto terrestre internazionale

➤ Art. 26 C.M.R. – Interesse speciale alla riconsegna

Il mittente può fissare l'ammontare di un interesse speciale alla riconsegna, in caso di perdita o di avaria e di ritardo sul termine convenuto, menzionandolo nella lettera di vettura e pagando il supplemento di prezzo convenuto.

Qualora sia stata fatta la dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna, oltre alle indennità previste negli articoli 23, 24 e 25, può essere reclamato il risarcimento del danno supplementare provato, fino a concorrenza dell'ammontare dell'interesse dichiarato.

I danni da ritardo nel trasporto terrestre domestico

Nell'ambito del trasporto nazionale non esiste una disciplina così articolata e definita come invece in ambito CMR.

Art. 1687 c.c. : *«Il vettore deve mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo, nel termine e con le modalita' indicati dal contratto o, in mancanza, dagli usi».*

Art.1696 c.c.. *«Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna»*: la norma (e anche gli articoli collegati) non parla dunque di danni da ritardo.

I danni da ritardo nel trasporto terrestre domestico

Ne consegue che è fondamentale la contrattazione tra le parti, da cui possa evincersi la c.d. essenzialità del termine.

Nella prassi si è da tempo diffuso il concetto della c.d. «tassativa»: la tassatività deve evincersi in modo chiaro e inequivocabile per dare corso al diritto risarcitorio in capo al committente.

La tassatività può evincersi da qualsiasi documentazione che abbia regolamentato il trasporto tra le parti (lettera di vettura, contratto, corrispondenza, ...) purchè in modo inequivoco: il danno potrà essere allora valutato secondi i principi generali del diritto.

La responsabilità da ritardo del vettore marittimo

Art. 422 Cod. Nav.

Comma 1: il vettore è responsabile della perdite o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché per i danni da ritardo, a meno che provi che la causa della perdita o del ritardo non è stata determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti o preposti

La responsabilità da ritardo del vettore marittimo

Art. 422 Cod- Nav.

Comma 2: «Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti [...]».

La responsabilità da ritardo del vettore marittimo

In base al diritto uniforme il vettore si presume responsabile delle perdite e dei danni subiti dalle merci nel periodo in cui erano a lui affidate, salvo che provi che il danno è dipeso da un evento lui non imputabile.

Particolare importanza assume dunque il regime degli oneri probatori inerenti:

- a) La prova della sussistenza del danno e del momento in cui si è verificato
- b) La prova di un evento esonerativo della responsabilità del vettore

Regole di Amburgo 1978

Article 6 : Limits of liability

1 . (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

Il danno da ritardo

Regole di Rotterdam 2009

Articolo 60 : Limiti della responsabilità per perdita causata da ritardo

Fermo restando il disposto dell'articolo 61, paragrafo 2, l'ammontare del risarcimento per perdita o danno delle merci causato da ritardo è calcolato in conformità all'articolo 22 e la responsabilità per danno economico causato da ritardo è limitato a un importo equivalente a due volte e mezzo il nolo pagabile per le merci che hanno subito un ritardo. L'importo totale pagabile in base a questo articolo e all'articolo 59, paragrafo 1, non può superare il limite che sarebbe stabilito in base all'articolo 59, paragrafo 1, per la perdita totale delle merci in questione

Esclusione del beneficio del limite

Il vettore non può invocare l'applicazione laddove venga fornita la prova che il danno o la perdita è dovuta ad un suo atto o ad una sua omissione compiuta con l'intenzione di provocare un danno o con la consapevolezza che un danno sarebbe derivato (dolo e colpa con previsione)

Analoga limitazione è presente nel Codice della Navigazione

La responsabilità del vettore ferroviario

In base all'art.23 della CIM, il vettore è responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale e dall'avaria delle cose trasportate dal momento della presa in consegna a quello della riconsegna, nonché del superamento del termine di resa.

Esistono tuttavia delle cause di esonero della responsabilità vettoriale (parallelismo con la CMR).

1. In primo luogo il vettore per potersi esonerare è tenuto a fornire la prova che il danno sia dipeso da:

- ❖ Colpa dell'avente diritto
- ❖ Da un ordine dell'avente diritto non determinato da colpa del vettore
- ❖ Da un vizio proprio della merce (es. deterioramento interno, calo,...)
- ❖ Da circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare

Limite risarcitorio della responsabilità vettoriale ferroviaria

Smarrimento della merce

Art.30 CIM: nel caso di perdita totale o parziale della merce, il vettore è tenuto a corrispondere una somma non superiore a 17 DSP/Kg di merce perduta.

Avaria alle merci

Art.32 CIM: nel caso di avaria, il vettore è tenuto a corrispondere una somma pari al deprezzamento della merce che non deve essere complessivamente superiore a 17 DSP/Kg di merce.

Superamento termini di resa

Art.33 CIM: il vettore è tenuto a corrispondere una somma non superiore al quadruplo del prezzo del trasporto.

Dichiarazione di valore o dichiarazione di interesse alla riconsegna

Qualora sia stata effettuata una dichiarazione di valore (art.34 CIM) o una dichiarazione di interesse alla riconsegna (art.35 CIM) il limite di responsabilità non opera e l'avente diritto dovrà essere rimborsato fino alla concorrenza dell'importo dichiarato.

Analogia con CMR, ma senza obbligo di sovrapprezzo

Dolo o colpa grave del vettore

Il limite di responsabilità vettoriale non trova applicazione in presenza di dolo o colpa grave del vettore.

La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose

Il regime normativo sulla responsabilità del vettore per i danni alle cose trasportate si basa sul disposto di cui all'art. 19 della C. di M. ai sensi del quale *“Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e preposti hanno adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.*

La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose

Articolo 22 Conv. Montreal: «*Nel trasporto di merci, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 22 diritti speciali di prelievo per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al vettore, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione*».

La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose

Quanto al beneficio riconosciuto al vettore della limitazione risarcitoria, si nota che la soglia dei 22 DSP per Kg di merce trasportata è sostanzialmente indicata dalla norma come invalicabile, diversamente da quanto stabilito nelle ipotesi di ritardo nel trasporto di persone e di bagagli, per i quali è prevista espressamente la decadenza del limite nei casi di dolo o colpa grave del vettore.

Sono state sollevate perplessità sulla validità della norma che violerebbe il generale principio di ragionevolezza in quanto il vettore aereo è legittimato ad avvalersi dei massimali anche quando il danno è stato arrecato intenzionalmente o per negligenza inescusabile.

Pertanto, se da un lato il regime di responsabilità stabilito dalla C.d.M. appare essere più rigido rispetto alla disciplina precedente, proprio per la difficoltà del vettore di provare le cause di esonero indicate, dall'altro lato sembra che tale inasprimento sia vanificato da un meccanismo di limitazione che nella sostanza offre rilevanti benefici al vettore a differenza di quanto stabilito nel trasporto di merci su strada o per via ferroviaria o marittima.

Il ricorso alla subvezione

Nella fase storica che si sta attraversando, connotata da carenza di mezzi di trasporto e di autisti, è verosimile ipotizzare che il vettore contrattuale che ha assunto l'obbligazione di trasportare i beni per conto del committente ricorra in maniera frequente e maggiore che in altre epoche storiche alla subvezione, con conseguente allungamento della filiera.

L'art. 6 ter del D.Lgs 286/2005 dispone che *«Il vettore incaricato della prestazione di un servizio di trasporto puo' avvalersi di sub-vettori nel caso in cui le parti concordino, alla stipulazione del contratto o nel corso dell'esecuzione dello stesso, di ricorrere alla sub-vettura. Il vettore assume gli oneri e le responsabilita' gravanti sul committente connessi alla verifica della regolarita' del sub-vettore, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4-ter dell'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.»*

«In mancanza dell'accordo di cui al comma 1, in caso di affidamento da parte del vettore di eventuale sub-vettura il contratto puo' essere risolto per inadempimento, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni gia' eseguite».

«Il sub-vettore non puo' a sua volta affidare ad altro vettore lo svolgimento della prestazione di trasporto. In caso di violazione di tale divieto **il relativo contratto e' nullo**, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni gia' eseguite. In tal caso il sub-vettore successivo al primo ha diritto a percepire il compenso gia' previsto per il primo sub-vettore il quale, in caso di giudizio, e' tenuto a esibire la propria fattura a semplice richiesta. Inoltre, nel caso di inadempimento degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi e assicurativi, il sub-vettore che affida lo svolgimento della prestazione di trasporto assume gli oneri e le responsabilita' connessi alla verifica della regolarita', rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4-ter dell'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.»

«All'impresa di trasporto che effettua trasporti di collettame mediante raggruppamento di piu' partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50 quintali, con servizi che implicano la rottura del carico, intesa come scarico delle merci dal veicolo per la loro suddivisione e il successivo carico su altri mezzi, e' concessa la facolta' di avvalersi per l'esecuzione, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto di uno o piu' sub-vettori dopo ogni rottura di carico»

Il rischio delle obbligazioni solidali

In un periodo in cui si fatica a trovare mezzi e autisti, è possibile incappare anche inconsapevolmente nell'affidamento di merci a vettori non qualificati.

Non vanno tuttavia mai dimenticate le conseguenze pregiudizievoli che possono derivare da tale circostanza in capo al committente e agli altri soggetti della filiera.

Art. 83 bis del D.L. n. 112/2008 (convertito in legge n. 133/08) in materia di tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi (così come modificato dalla legge 190/2014) vigente dal 1 gennaio 2015

L'art. 83 bis, evidenzia un regime di solidarietà non totalmente difforme da quello previsto in materia di appalto dal D.Lgs. 276/2003, con alcuni limiti.

Commi di specifico riferimento

4 bis: Attestazione regolarità contributiva

4 ter: Conseguenze in caso di mancata verifica

4 quater: Modalità di verifica

4 quinquies: Oneri ulteriori in caso di mancata verifica

4 sexies: Oneri contrattuali del vettore

▶ «Nuovo» comma 4 bis:

Al fine di garantire l'affidamento del trasporto a vettori in regola con l'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi, il committente è tenuto a verificare preliminarmente alla stipulazione del contratto tale regolarità mediante acquisizione del documento di cui al comma 4-sexies. In tal caso il committente non assume gli oneri di cui ai commi 4-ter e 4-quinquies.

In difetto di quanto sopra, qualora si verificassero mancati pagamenti contributivi e/o retributivi da parte del Vettore, il Committente potrà essere chiamato a rispondere in solido con quest'ultimo nei confronti dei dipendenti e degli Enti lesi dall'inadempimento datoriale.

E ciò entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto e limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto.

► «Nuovo» comma 4 ter:

Il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4-bis ovvero di cui al comma 4-quater è obbligato in solido con il vettore, nonché con ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti, dovuti limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto, restando escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni amministrative di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento. Il committente che ha eseguito il pagamento può esercitare l'azione di regresso nei confronti del coobbligato secondo le regole generali.

▶ «Nuovo» comma 4 quater:

La verifica sulla regolarità del vettore è effettuata limitatamente ai requisiti e ai sensi del comma 4-bis, fino alla data di adozione della delibera del presidente del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. A decorrere dall'adozione della delibera di cui al primo periodo, la verifica sulla regolarità del vettore è assolta dal committente mediante accesso ad apposita sezione del portale internet attivato dal citato Comitato centrale, dal quale sia sinteticamente acquisita la qualificazione di regolarità del vettore a cui si intende affidare lo svolgimento di servizi di autotrasporto. A tal fine il medesimo Comitato centrale, previa opportuna intesa, acquisisce sistematicamente in via elettronica dalle amministrazioni e dagli enti competenti l'informazione necessaria a definire e aggiornare la regolarità dei vettori iscritti.

▶ «Nuovo» comma 4 quinquies:

In caso di contratto di trasporto stipulato in forma NON scritta [validamente redatto in conformità al D.lgs. 286/2005] il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4-bis ovvero di cui al comma 4-quater, oltre agli oneri di cui al comma 4-ter, si assume anche gli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commesse nell'espletamento del servizio di trasporto per suo conto eseguito.

Ampio vantaggio per contrattualizzazione scritta e opportunità (necessità) di disciplinare questo aspetto, che con la normativa precedente non era possibile regolamentare pattiziamente

Accesso al portale ministeriale

Al fine di poter effettuare la verifica di regolarità contributiva, in caso di appalto di servizi di trasporto, il committente deve **entrare sul portale dell'Albo al seguente indirizzo:**
www.alboautotrasporto.it

Il committente non dovrà più chiedere al vettore il DURC bensì effettuare lui stesso la verifica di regolarità dell'impresa di autotrasporto alla quale intende affidare il trasporto delle proprie merci direttamente sul portale dell'Albo dell'autotrasporto in quanto tale verifica ha contenuto più ampio rispetto alla semplice regolarità contributiva attestata dal DURC

Il servizio opera in cooperazione applicativa con i sistemi informativi di INPS/INAIL e restituisce le informazioni rilasciate dai suddetti Enti competenti con le modalità e nei termini previsti nell'ambito della loro autonomia procedimentale.

Evidenze dei controlli mediante il portale

Se l'impresa
è
regolarmente
iscritta
verranno
visualizzati:

- Numero di iscrizione all'Albo
- Denominazione sociale
- Partita IVA o Codice Fiscale
- Codice REN
- Indicatore di Sede Primaria

Le risultanze del portale sono prevalenti su copia dei DURC prodotti dal vettore
in caso di conflitto delle risultanze?

Verifica della regolarità contributiva anche dell'eventuale sub-vettore

Diventa fondamentale la redazione di un contratto scritto di trasporto ove andare a disciplinare con il primo vettore oneri e responsabilità in merito a tale aspetto.

In ogni caso e in via di tutela prudenziale: acquisizione di informazioni specifiche sul portale e/o DURC del sub-vettore

Responsabilità di natura amministrativa

Art. 7 comma 3 D.Lgs.286/2005

Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 26, commi 1 e 3, della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, nei confronti dei soggetti che esercitano abusivamente l'attività di autotrasporto, le sanzioni di cui all'articolo 26, comma 2, della legge 6 giugno 1974, n. 298, si applicano al committente, al caricatore ed al proprietario della merce che affidano il servizio di trasporto ad un vettore che non sia provvisto del necessario titolo abilitativo, ovvero che operi violando condizioni e limiti nello stesso prescritti, oppure ad un vettore straniero che non sia in possesso di idoneo titolo che lo ammetta ad effettuare nel territorio italiano la prestazione di trasporto eseguita. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle merci trasportate, ai sensi dell'articolo 20 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni. Gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, procedono al sequestro della merce trasportata, ai sensi dell'articolo 19 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni.

Il committente e il caricatore potrebbero pertanto essere esposti a contravvenzioni per irregolarità dell'impresa autotrasporto con una sanzione da 1.549 a 9.296 euro, cui consegue la confisca della merce.

E', dunque, evidente che- almeno limitatamente ad una parte dei soggetti coobbligati, segnatamente committente e proprietario- la ragione della solidarietà sia rinvenibile in una responsabilità per culpa in eligendo per il caso di affidamento a vettore sprovvisto del necessario titolo abilitativo o di titolo non idoneo.

Qualche perplessità rimane in ordine alla responsabilità del soggetto che effettui esclusivamente operazioni di carico (c.d. "caricatore puro") rimanendo terzo rispetto al contratto di trasporto.

Al fine di evitare tale esposizione alla sanzione si consiglia al committente e/o al caricatore di richiedere al vettore prima di un trasporto al fine verificare la sua regolarità professionale:

Carta di circolazione dei veicoli con l'attestazione della revisione annuale regolare.

Patente di guida e carta di qualificazione (CQC) del conducente.

Iscrizione all'albo nazionale degli autotrasportatori.

Iscrizione al registro elettronico nazionale (REN) per l'idoneità professionale.

Tali adempimenti potranno essere effettuati, quanto meno per i vettori italiani, grazie ad una corretta procedura trasporti e alla verifica della regolarità dell'autotrasportatore tramite le informazioni sul sito <https://www.ilportaledellautomobilista.it/>

Le responsabilità derivanti da violazione del Codice della Strada

Il comma 6 dell'articolo 7 del D.Lgs.286/2005, enuclea le violazioni che impegnano il committente, il caricatore e il proprietario delle merci in concorso con il conducente:

«6. Ai fini dell'accertamento della responsabilità di cui ai commi da 1 a 5, sono rilevanti le violazioni delle seguenti disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, inerenti la sicurezza della circolazione:

- a) articolo 61 (sagoma limite);
- b) articolo 62 (massa limite);
- c) articolo 142 (limiti di velocità);
- d) articolo 164 (sistemazione del carico sui veicoli);
- e) articolo 167 (trasporto di cose su veicoli a motore e sui rimorchi), anche nei casi diversi da quello di cui al comma 9 dello stesso articolo;
- f) articolo 174 (durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose)».

Quanto sopra introduce un concetto estremamente importante, alla base della legislazione nazionale in materia di autotrasporto: se le condizioni di riconsegna delle merci non sono compatibili con il rispetto del Codice della strada, non è soltanto il conducente che ne risponde ma ne sono corresponsabili anche gli altri attori che partecipano al trasporto, ovvero committente, caricatore, proprietario delle merci.

Violazioni sulla massa limite e sistemazione del carico

Il comma 7 dell'articolo 7 del D.Lgs. 286/2005 puntualizza invece le responsabilità che comunque gravano in capo al caricatore:

7. Il caricatore e' in ogni caso responsabile laddove venga accertata la violazione delle norme in materia di massa limite ai sensi degli articoli 61 e 62 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e di quelle relative alla corretta sistemazione del carico sui veicoli, ai sensi dei citati articoli 164 e 167 dello stesso decreto legislativo.

Pertanto la sistemazione del carico a bordo del veicolo e il rispetto della massa limite, sia complessiva che per asse, sono responsabilità del caricatore, che deve curare il rispetto della norma ed eventualmente non procedere al carico.

Art. 164 C.d.S. Sistemazione del carico sui veicoli

1. Il carico dei veicoli deve essere sistemato in modo da evitare la caduta o la dispersione dello stesso; da non diminuire la visibilità al conducente né impedirgli la libertà dei movimenti nella guida; da non compromettere la stabilità del veicolo; da non mascherare dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva né le targhe di riconoscimento e i segnali fatti col braccio.

2. Il carico non deve superare i limiti di sagoma stabiliti dall'art. 61 e non può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore del veicolo; può sporgere longitudinalmente dalla parte posteriore, se costituito da cose indivisibili, fino ai 3/10 della lunghezza del veicolo stesso, purché nei limiti stabiliti dall'art. 61.

[...]

3. Fermi restando i limiti massimi di sagoma di cui all'art. 61, comma 1, possono essere trasportate cose che sporgono lateralmente fuori della sagoma del veicolo, purché la sporgenza da ciascuna parte non superi 30 cm di distanza dalle luci di posizione anteriori e posteriori. Pali, sbarre, lastre o carichi simili difficilmente percepibili, collocati orizzontalmente, non possono comunque sporgere lateralmente oltre la sagoma propria del veicolo.

4. Gli accessori mobili non devono sporgere nelle oscillazioni al di fuori della sagoma propria del veicolo e non devono strisciare sul terreno.

5. È vietato trasportare o trainare cose che striscino sul terreno, anche se in parte sostenute da ruote.

6. Se il carico sporge oltre la sagoma propria del veicolo, devono essere adottate tutte le cautele idonee ad evitare pericolo agli altri utenti della strada. In ogni caso la sporgenza longitudinale deve essere segnalata mediante uno o due speciali pannelli quadrangolari, rivestiti di materiale retroriflettente, posti alle estremità della sporgenza in modo da risultare costantemente normali all'asse del veicolo.

7. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche e le modalità di approvazione dei pannelli. Il pannello deve essere conforme al modello approvato e riportare gli estremi dell'approvazione.

8. **Chiunque** viola le disposizioni dei commi precedenti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 84 a euro 335.

9. Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a sistemare il carico secondo le modalità stabilite dal presente articolo. Perciò l'organo accertatore, nel caso che trattasi di veicolo a motore, oltre all'applicazione della sanzione di cui al comma 8, procede al ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la detta sistemazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. I documenti sono restituiti all'avente diritto allorché il carico sia stato sistemato in conformità delle presenti norme. Le modalità della restituzione sono fissate dal regolamento.

Art. 167 Codice della Strada. Trasporti di cose su veicoli a motore e sui rimorchi

1. I veicoli a motore ed i rimorchi non possono superare la massa complessiva indicata sulla carta di circolazione.

2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore di oltre il cinque per cento a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma:

- a) da euro 41 a euro 168, se l'eccedenza non supera 1t;
- b) da euro 84 a euro 335, se l'eccedenza non supera le 2 t;
- c) da euro 168 a euro 674, se l'eccedenza non supera le 3 t;
- d) da euro 419 a euro 1.682, se l'eccedenza supera le 3 t.

[...]

3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché la eccedenza, superiore al cinque per cento, non superi rispettivamente il dieci, venti, trenta per cento, oppure superi il trenta per cento della massa complessiva.

[..]

Il committente e il caricatore potrebbero pertanto essere esposti a contravvenzioni per irregolarità dell'impresa autotrasporto con una sanzione da 1.549 a 9.296 euro, cui consegue la confisca della merce.

E', dunque, evidente che- almeno limitatamente ad una parte dei soggetti coobbligati, segnatamente committente e proprietario- la ragione della solidarietà sia rinvenibile in una responsabilità per culpa in eligendo per il caso di affidamento a vettore sprovvisto del necessario titolo abilitativo o di titolo non idoneo.

Qualche perplessità rimane in ordine alla responsabilità del soggetto che effettui esclusivamente operazioni di carico (c.d. "caricatore puro") rimanendo terzo rispetto al contratto di trasporto.

Al fine di evitare tale esposizione alla sanzione si consiglia al committente e/o al caricatore di richiedere al vettore prima di un trasporto al fine verificare la sua regolarità professionale:

- Carta di circolazione dei veicoli con l'attestazione della revisione annuale regolare.
- Patente di guida e carta di qualificazione (CQC) del conducente.
- Iscrizione all'albo nazionale degli autotrasportatori.
- Iscrizione al registro elettronico nazionale (REN) per l'idoneità professionale.

Tali adempimenti potranno essere effettuati, quanto meno per i vettori italiani, grazie ad una corretta procedura trasporti e alla verifica della regolarità dell'autotrasportatore tramite le informazioni [sul sito https://www.ilportaledellautomobilista.it/](https://www.ilportaledellautomobilista.it/)

Grazie per l'attenzione

M MARGIOTTA
STUDIO LEGALE & PARTNERS