

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4173-A

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE (LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE VEDOVATO)

Comunicata alla Presidenza il 24 marzo 2000

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Riordino del sistema tariffario dei servizi di autotrasporto merci

**presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione
di concerto col Ministro di grazia e giustizia
col Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato
e col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 LUGLIO 1999

—————

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Pareri:		
– della 1 ^a Commissione permanente	»	5
– della 5 ^a Commissione permanente	»	6
Disegno di legge e testo proposto dalla Commissione	»	7

ONOREVOLI SENATORI. - Il disegno di legge al nostro esame trae origine dalla legge 23 dicembre 1997, n. 454, la quale, mediante una riforma generale del sistema dell'auto-transporto, tende a ristrutturarne il profilo complessivo e a favorire lo sviluppo dell'intermodalità. L'articolo 7 della legge citata prevede appunto che il Ministro dei trasporti e della navigazione presenti un progetto di riordino del sistema tariffario in un mercato aperto e concorrenziale al fine di giungere ad un graduale superamento dell'attuale assetto, attraverso una fase transitoria che consenta il raggiungimento di questo obiettivo. Il sistema tariffario vigente nel nostro paese è del tutto peculiare nel panorama europeo; la legge 6 giugno 1974, n. 298, - che all'origine trovava la sua motivazione nella necessità di un elemento di equilibrio nel mercato italiano dell'autotrasporto, caratterizzato da una estrema frammentazione dell'offerta - aveva infatti istituito un sistema di tariffe obbligatorie, cosiddetto a forcilla, che non prevede deroghe di tipo contrattuale. Tale sistema ha finito per costituire un obiettivo vincolo alla libera contrattazione e le incertezze applicative hanno dato luogo ad un ampio contenzioso. Il disegno di legge al nostro esame si basa, invece, su una prima fase transitoria nella quale il sistema tariffario è regolato attraverso accordi collettivi - la qual cosa già costituisce una prima liberalizzazione - e su una successiva fase di totale liberalizzazione. Inoltre il provvedimento prevede anche norme volte a garantire la sicurezza della circolazione, l'istituzione di un nuovo documento di trasporto e nuove procedure di regolazione delle controversie.

Il disegno di legge si compone di sette articoli. Nell'articolo 1 sono indicate le finalità generali della nuova normativa, individuate

appunto nell'adeguamento del sistema tariffario all'apertura del mercato e della concorrenza. L'articolo 2 dispone che le tariffe di trasporto siano regolate da accordi collettivi nazionali da stipularsi tra le associazioni rappresentative degli autotrasportatori e dei committenti. Tali accordi regolano, per categorie merceologiche individuate dalla legge stessa, non solo l'importo tariffario ma anche i termini e le modalità di pagamento dei servizi. Rimangono esentate dall'applicazione degli accordi collettivi alcune tipologie di trasporto che già erano esenti dall'applicazione delle tariffe obbligatorie. La norma prevede poi che, in mancanza della stipulazione di tali accordi entro il termine di 90 giorni, si proceda ad una mediazione del Ministro dei trasporti ed eventualmente, in caso di fallimento di questa mediazione, alla determinazione di condizioni e tariffe con decreto ministeriale.

L'articolo 3 dispone l'istituzione, con regolamento, di un nuovo documento di trasporto, in sostituzione della lettera di vettura. Lo stesso articolo dispone inoltre che, con lo stesso provvedimento, si dia attuazione al sistema di controlli previsto dal comma 5 dell'articolo 7 della citata legge n. 454 del 1997, anche avvalendosi di banche dati telematiche. Si tratta dei controlli per verificare la sussistenza e la permanenza dei requisiti di accesso alla professione nonché per il rilascio delle autorizzazioni e per il rispetto della disciplina tariffaria.

Con l'articolo 4 è disciplinata la materia delle controversie derivanti, non solo dall'applicazione delle tariffe, ma dal rapporto complessivamente regolato dal contratto di trasporto. Tali controversie debbono essere sottoposte, a pena di improcedibilità, ad un tentativo obbligatorio di conciliazione presso gli

uffici decentrati del Ministero dei trasporti e della navigazione. La mancata conciliazione può dar luogo ad un giudizio arbitrale presso le camere di commercio, qualora la clausola compromissoria sia richiesta da entrambi i contraenti. Si prevede inoltre che le parti possano chiedere l'applicazione della stessa procedura per la risoluzione delle controversie aventi per oggetto i contratti ai quali si applica la prescrizione quinquennale prevista dal decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162. La nullità del contratto comporta comunque il pagamento del compenso per il trasporto già effettuato in misura determinata dal collegio arbitrale o dal giudice.

L'articolo 5 configura il sistema delle tariffe determinate attraverso gli accordi collettivi come un sistema transitorio. La norma stabilisce, infatti, che, alla scadenza del termine di due anni dall'entrata in vigore della legge, le tariffe siano rimesse alla libera contrattazione delle parti. Vale a dire che a partire da quella data il settore sarà interamente liberalizzato. Il secondo comma dell'articolo 5 prevede un termine di prescrizione annuale per le controversie che dovessero scaturire dai contratti stipulati successivamente all'entrata in vigore della legge stessa.

L'articolo 6, introdotto dalla Commissione, prevede disposizioni per assicurare la sicurezza della circolazione attraverso la responsabilizzazione, agli effetti sanzionatori, di tutti i soggetti che concordano termini e

condizioni in contrasto con le norme in materia. Allo stesso fine tende anche la disposizione che prevede, salvo che nel caso di noleggito senza conducente, l'obbligo della guida dei veicoli unicamente da parte delle figure professionali abilitate. L'articolo 7, infine, comprende le disposizioni finali e dispone l'abrogazione delle norme che attualmente disciplinano, con le tariffe obbligatorie, il sistema tariffario dell'autotrasporto. È prevista la conclusione in forma libera del contratto di trasporto, a condizione che i dati di iscrizione all'albo degli autotrasportatori risultino dal nuovo documento di trasporto previsto dal regolamento di cui all'articolo 3.

Il provvedimento, nel suo complesso, è pertanto coerente con il processo di riforma avviato con la citata legge n. 454 del 1997 e rappresenta certamente un passo avanti per uniformare il nostro ordinamento a quello europeo, tenendo in debito conto sia l'esigenza di adeguamento delle imprese sia la necessità di una graduale applicazione della legge nel processo di liberalizzazione del settore, continuando, al contempo, a garantire la sicurezza della circolazione. La semplificazione del contenzioso risponde, a sua volta, ad un'esigenza importante per un settore dinamico come quello dell'autotrasporto che necessita non solo della certezza applicativa delle norme ma anche di agilità nei rapporti contrattuali.

VEDOVATO, *relatore*

PARERE DELLA 1^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore: ANDREOLLI)

Sul disegno di legge

25 gennaio 2000

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

PARERE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)

(Estensore: CADDEO)

Sul disegno di legge e sugli emendamenti

21 marzo 2000

La Commissione, per quanto di propria competenza, esprime parere di
nulla osta sul testo e sugli emendamenti trasmessi.

DISEGNO DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEL GOVERNO

Art. 1.

(Finalità)

1. Ai fini di un progressivo adeguamento all'apertura al mercato ed alla concorrenza, la presente legge detta le disposizioni transitorie per il riordino del sistema tariffario dei servizi di autotrasporto merci per conto di terzi, secondo i criteri fissati dall'articolo 7, comma 4, della legge 23 dicembre 1997, n. 454.

Art. 2.

(Accordi collettivi)

1. Le tariffe dei servizi di autotrasporto di merci per conto di terzi sono regolate da accordi collettivi distinti per categorie merceologiche, individuate con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge; tali accordi collettivi determinano altresì i termini e le modalità per il pagamento dei servizi e la disciplina delle successive variazioni tariffarie e sono stipulati, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, fra le associazioni più rappresentative degli autotrasportatori e dei mittenti.

2. Sono esentati dall'applicazione della presente legge e lasciati alla libera contrattazione delle parti:

a) i trasporti effettuati con mezzi di massa complessiva a pieno carico uguale o inferiore a sessanta quintali;

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

*(Finalità)**Identico.*

Art. 2.

(Accordi collettivi)

1. Le tariffe dei servizi di autotrasporto di merci per conto di terzi sono regolate da accordi collettivi **nazionali** distinti per categorie merceologiche, **così come individuate nell'allegato 1 alla presente legge. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, possono essere individuate ulteriori categorie merceologiche per le quali stipulare accordi tariffari collettivi.** Tali accordi collettivi determinano altresì i termini e le modalità per il pagamento dei servizi e la disciplina delle successive variazioni tariffarie e sono stipulati, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, fra le associazioni più rappresentative degli autotrasportatori e dei **committenti**.

2. *Identico:*

a) i trasporti effettuati con mezzi di massa complessiva a pieno carico uguale o inferiore a **sei tonnellate**;

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

b) i trasporti di partite di peso uguale o inferiore a cinquanta quintali;

c) i trasporti effettuati nei centri urbani;

d) i trasporti con percorrenza inferiore ai cinquanta chilometri;

e) i trasporti che richiedono necessariamente l'impiego di veicoli eccezionali ai sensi dell'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

f) i trasporti indicati alla lettera d) dell'articolo 59 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

3. In caso di mancata stipulazione degli accordi entro il termine di cui al comma 1, ciascuna delle parti interessate può chiedere la mediazione del Ministro dei trasporti e della navigazione, al fine di addivenire alla definizione degli accordi. In mancanza della richiesta, ovvero in caso di esito sfavorevole della mediazione, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sentite le associazioni più rappresentative degli autotrasportatori e dei committenti, sono determinate, in luogo dell'accordo collettivo di cui al comma 1, le condizioni e le tariffe per la categoria merceologica interessata, tenendo conto della tipologia delle prestazioni di trasporto, delle dimensioni e dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto, nonché dell'esigenza di garantire la sicurezza della circolazione.

Art. 3.

(*Controlli*)

1. Con regolamento del Ministro dei trasporti e della navigazione adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

b) i trasporti di partite di peso uguale o inferiore a **cinque tonnellate**;

c) *identica*;

d) *identica*;

e) *identica*;

f) i trasporti indicati alla lettera d) del **primo comma** dell'articolo 59 della legge 6 giugno 1974, n. 298;

g) **le tratte su strada dei trasporti combinati, come previsto dalla direttiva 92/106 CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992.**

3. *Identico.*

Art. 3.

(*Controlli*)

1. *Identico.*

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

agosto 1988, n. 400, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è istituito un nuovo documento di trasporto sostitutivo della lettera di vettura di cui all'articolo 56 della legge 6 giugno 1974, n. 298, tenendo conto del tipo di trasporto effettuato e delle specifiche disposizioni che disciplinano l'attività di autotrasporto.

2. Con il regolamento di cui al comma 1 è altresì definito il sistema di controlli previsto dall'articolo 7, comma 5, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, tenendo conto dell'esigenza di assicurare il rispetto delle disposizioni vigenti in materia.

Art. 4.

(*Controversie*)

1. Le controversie derivanti dal contratto di trasporto di cui alla presente legge sono sottoposte, a pena di improcedibilità, ad un tentativo obbligatorio di conciliazione presso il Ministero dei trasporti e della navigazione o i relativi uffici decentrati, secondo le modalità determinate con regolamento del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro di grazia e giustizia, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988 n. 400.

2. Qualora non si pervenga ad una conciliazione fra le parti entro trenta giorni, su richiesta di entrambi i contraenti la controversia è rimessa alla commissione arbitrale istituita presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura nel cui territorio ha sede il vettore, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, lettera a), della legge 29 dicembre 1993, n. 580.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

2. Nel nuovo documento di trasporto di cui al comma 1, viene indicato anche il prezzo del trasporto.

3. Con il regolamento di cui al comma 1 è altresì definito il sistema di controlli previsto dall'articolo 7, comma 5, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, **mediante l'ausilio di banche dati telematiche ai fini delle verifiche** e tenendo conto dell'esigenza di assicurare il rispetto delle disposizioni vigenti in materia.

Art. 4.

(*Controversie*)

1. Le controversie derivanti dal contratto di trasporto di cui alla presente legge sono sottoposte, a pena di improcedibilità, ad un tentativo obbligatorio di conciliazione presso il Ministero dei trasporti e della navigazione o i relativi uffici decentrati, secondo le modalità determinate con regolamento del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro **della** giustizia, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988 n. 400.

2. Qualora non si pervenga ad una conciliazione fra le parti entro trenta giorni, su richiesta di entrambi i contraenti la controversia è rimessa alla commissione arbitrale istituita presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura nel cui territorio ha sede il vettore, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, lettera a), della legge 29 dicembre 1993, n. 580. **Le parti possono**

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

3. Il procedimento arbitrale, disciplinato secondo le disposizioni degli articoli 806 e seguenti del codice di procedura civile, si conclude entro il termine massimo di sessanta giorni a decorrere dal primo tentativo di conciliazione, salvo che le parti si accordino per un termine diverso.

4. Le parti possono concordemente richiedere che la risoluzione delle controversie aventi ad oggetto i contratti ai quali sia applicabile il termine di prescrizione quinquennale previsto dal decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162, avvenga secondo le procedure di cui ai commi 1, 2 e 3. Nel caso che tra le parti sia già pendente un giudizio, il tentativo di conciliazione è esposto dal giudice e la facoltà di ricorrere al collegio arbitrale deve essere esercitata entro sessanta giorni dal fallimento del tentativo di conciliazione.

5. In caso di nullità del contratto è comunque dovuto un compenso per il trasporto effettuato, determinato dal giudice o dal collegio arbitrale sulla base della natura della merce trasportata, del tipo, della durata e della lunghezza del trasporto, e delle condizioni del tracciato stradale interessato al trasporto.

Art. 5.

(*Liberalizzazione*)

1. Al termine del secondo anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, le condizioni e le tariffe dei servizi di auto-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

concordemente rimettere la controversia ad una commissione arbitrale istituita presso una Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura con sede diversa da quella nel cui territorio risiede il vettore.

3. Il procedimento arbitrale, disciplinato secondo le disposizioni **del titolo ottavo del libro quarto** del codice di procedura civile, si conclude entro il termine massimo di sessanta giorni a decorrere dal primo tentativo di conciliazione, salvo che le parti si accordino per un termine diverso.

4. *Identico.*

5. In caso di nullità del contratto é comunque dovuto un compenso per il trasporto effettuato, determinato dal giudice o dal collegio arbitrale sulla base della natura della merce trasportata, del tipo, della durata e della lunghezza del trasporto, e delle condizioni del tracciato stradale interessato al trasporto, **nonché dei costi sostenuti per l'effettuazione del trasporto stesso.**

Art. 5.

(*Liberalizzazione*)

1. *Identico.*

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

trasporto di merci per conto di terzi sono rimesse alla libera contrattazione delle parti.

2. Per le controversie scaturenti da contratti stipulati successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, si applica il termine di prescrizione biennale.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

2. Per le controversie scaturenti da contratti stipulati successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, si applica il termine di prescrizione **annuale**.

Art. 6.

(Incentivazione alla sicurezza della circolazione)

1. Sono nulle le clausole dei contratti di trasporto di cose per conto di terzi, che fissano termini di consegna e condizioni per l'esecuzione dei servizi in contrasto con le disposizioni sulla sicurezza della circolazione.

2. Il mittente e il vettore che concordano termini e condizioni, in contrasto con le disposizioni sulla sicurezza della circolazione sono entrambi soggetti alle sanzioni previste dalla legge a carico del conducente e del datore di lavoro per la violazione delle stesse disposizioni. Il mittente che concorda le condizioni di cui al presente comma è altresì responsabile in solido con il conducente del veicolo e con il datore di lavoro di quest'ultimo, ai fini del pagamento delle sanzioni conseguenti ad essi irrogate e del risarcimento degli eventuali danni subiti dal vettore o da terzi.

3. Salvo il caso di noleggio dei veicoli senza conducente, per la guida di veicoli adibiti all'autotrasporto di merci per conto di terzi devono essere impiegate le figure professionali dei conducenti previste ai sensi della vigente normativa. La guida affidata in via temporanea a figure diverse da quelle previste dalla vigente normativa, costituisce appalto di manodopera, ai sensi della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, con conseguente nullità dei contratti di assicurazione conclusi in elusione dell'obbligo di

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

Art. 6.

(Disposizioni finali e abrogazioni)

1. Con effetto dalla data di entrata in vigore della presente legge, il contratto di trasporto può essere concluso in forma libera, a condizione che i dati di iscrizione all'albo degli autotrasportatori da parte dell'impresa risultino dal documento di cui all'articolo 3.

2. Sono abrogate tutte le disposizioni di legge e di regolamento incompatibili con la presente legge ed in particolare:

a) gli articoli da 50 a 58 della legge 6 giugno 1974, n. 298;

b) gli articoli 2 e 4 del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

assicurazione all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL) dei conducenti dei veicoli industriali.

Art. 7.

(Disposizioni finali e abrogazioni)

1. A decorrere dall'entrata in vigore del regolamento di cui al comma 1 dell'articolo 3, il contratto di trasporto può essere concluso in forma libera, a condizione che il documento di trasporto istituito con detto regolamento contenga i dati relativi all'iscrizione dell'impresa interessata all'albo degli autotrasportatori.

2. *Identico:*

a) *identica;*

b) *identica;*

c) l'articolo 7 del decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1987, n. 132.

ALLEGATO

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

ALLEGATO I
Categorie merceologiche

- 1. Prodotti agricoli – derrate alimentari – concimi**
- 2. Prodotti deperibili**
- 3. Prodotti combustibili**
- 4. Prodotti petroliferi**
- 5. Prodotti metallurgici e minerali in genere – materiali da costruzione**
- 6. Prodotti chimici**
- 7. Bisarche**