

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4173

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(TREU)

di concerto col Ministro di grazia e giustizia

(DILIBERTO)

col Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato

(BERSANI)

e col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica

(AMATO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 LUGLIO 1999

Riordino del sistema tariffario dei servizi
di autotrasporto merci

ONOREVOLI SENATORI. - Con il presente disegno di legge si intende provvedere al 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 (articolo 1).

Con l'articolo 2, comma 1, si dispone che le tariffe di trasporto sono regolate da accordi collettivi che vengono distinti per categorie merceologiche, la cui individuazione dovrà essere effettuata con apposito decreto ministeriale entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

Con il comma 2 dello stesso articolo si esentano dall'applicazione della legge, e si lasciano quindi alla contrattazione privata, una serie di tipologie di trasporto che, peraltro, erano già esentate dall'applicazione delle tariffe obbligatorie (articolo 59 della legge 6 giugno 1974, n. 298).

Al comma 3 viene stabilito che gli accordi collettivi devono essere stipulati entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, fra le associazioni di categoria degli autotrasportatori più rappresentative e quelle più rappresentative dei committenti.

Qualora non si addivenga alla stipulazione degli accordi collettivi, le parti interessate possono chiedere la mediazione del Ministro dei trasporti e della navigazione.

In caso di mancata richiesta o di fallimento del tentativo di mediazione il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentite le associazioni più rappresentative degli autotrasportatori e dei mittenti, fissa con proprio decreto condizioni e tariffe per la categoria merceologica interessata.

L'articolo 3 del disegno di legge prevede al comma 1 l'emanazione, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della

legge, di un decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con il quale è istituito un nuovo documento di trasporto, in sostituzione della lettera di vettura; al comma 2 è previsto che con il predetto regolamento venga definito un sistema di controlli che assicuri il rispetto delle disposizioni in materia.

L'articolo 4, al fine di definire eventuali controversie, prevede l'esperimento di un tentativo di conciliazione svolto secondo le modalità stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro di grazia e giustizia, con decreto ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della citata legge n. 400 del 1988.

Il comma 2 prevede inoltre la devoluzione, su richiesta di entrambi i contraenti della controversia, alla commissione arbitrale presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura nel cui territorio ha sede il vettore in analogia a quanto previsto dalla legge 18 giugno 1998, n. 192. In tal modo si perviene ad una assimilazione delle forme di composizione bonaria delle vertenze e si rispetta il principio (sancito dalla Corte costituzionale) della necessaria facoltatività dell'arbitrato.

Il comma 1 dell'articolo 5 prevede, allo scadere del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della legge, la completa liberalizzazione del settore, mentre il comma 2 prevede un termine di prescrizione biennale per quelle controversie che dovessero scaturire da contratti stipulati in data successiva alla data di entrata in vigore della legge stessa.

Tale sistema, coerente con il disposto della legge 15 marzo 1997, n. 59, allegato 1, n. 74, in cui è prevista la semplificazione dell'applicazione del sistema tariffario, av-

via una fase transitoria tra vecchio e nuovo regime normativo.

Le disposizioni finali (articolo 6) prevedono l'abrogazione degli articoli da 50 a 58 della legge n. 298 del 1974 e delle disposizioni contenute negli articoli 2 e 4 del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, converti-

to, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162.

Si dispone inoltre che il contratto di trasporto può essere concluso sempre in forma libera a condizione che i dati relativi all'iscrizione dell'impresa all'Albo degli autotrasportatori risultino dal documento di cui all'articolo 3.

RELAZIONE TECNICA

Il Titolo III della legge 6 gennaio 1974, n. 298, regola attualmente l'intero settore tariffario oggetto del presente disegno di legge, e lo innova profondamente.

A tal proposito vanno sintetizzati i principi informatori della normativa contenuta nella citata legge n. 298 del 1974.

Con tale legge infatti (articolo 50) è stato istituito un sistema di tariffe obbligatorie che devono essere osservate ai fini della determinazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto.

Il sistema (articolo 51) consiste in tariffe definite da un limite massimo e da un limite minimo.

Lo scarto fra detti limiti costituisce l'apertura della forcilla fissata al 23 per cento del limite massimo.

Le tariffe vengono calcolate su un prezzo base che è al centro della forcilla. Le successive norme applicative (decreto del Presidente della Repubblica 9 gennaio 1978, n. 56, e decreto ministeriale 18 novembre 1982, pubblicato nel Supplemento ordinario della *Gazzetta Ufficiale* n. 342 del 14 dicembre 1982) dividono le merci in tre classi tariffarie ed in cinque classi di peso oltre le merci voluminose (decreto ministeriale 18 novembre 1982, articolo 4-bis dell'Allegato).

L'intero sistema non consente deroghe, se non previste dalla legge stessa.

Praticamente, sin dal momento della loro istituzione le tariffe obbligatorie, benché abbiano rappresentato un vincolo alla libera contrattazione ed un onere a carico degli uffici della motorizzazione preposti al controllo della corretta applicazione delle stesse, hanno tuttavia rappresentato un elemento di equilibrio nel mercato dell'autotrasporto italiano. Infatti le stesse hanno consentito alle piccole imprese di autotrasporto di non essere estromesse dal mercato a causa della spietata concorrenza delle imprese medio-grandi.

Con l'evolversi della situazione normativa e con la progressiva sostanziale obsolescenza del sistema, nonché con l'entrata in vigore del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162, che prevede la possibilità, per le imprese di autotrasporto di avvalersi del procedimento di ingiunzione di cui agli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile, al fine del pagamento di crediti derivanti dal sistema tariffario con un termine di prescrizione quinquennale, lo scenario economico si è andato via via modificando ed ha posto le imprese committenti in situazioni a volte di grave disagio.

Si deve far presente, inoltre, che dal raffronto della situazione italiana con quella degli altri paesi della Comunità, emerge che le tariffe obbligatorie sono previste soltanto dall'ordinamento italiano.

Tale sistema, tuttavia, non è stato mai oggetto di condanna da parte della Corte di giustizia della Comunità, pure adita al riguardo.

La naturale spinta verso la liberalizzazione del settore, ha portato all'emanazione della legge 23 dicembre 1997, n. 454, che, all'articolo 7, comma 4, prevede il riordino del sistema tariffario, in un mercato aperto e concorrenziale con il graduale superamento del sistema tariffario obbligatorio, e nel contempo una fase transitoria tra il vecchio e il nuovo regime normativo.

Tale provvedimento appare in linea con il disposto della legge 15 marzo 1997, n. 59, allegato 1, n. 74, in cui è prevista una semplificazione dell'applicazione del sistema tariffario, e tiene conto dell'esigenza di snellire un sistema ormai obsoleto e suscettibile di dare luogo ad un consistente contenzioso.

Il disegno di legge proposto, quindi, basando la fase transitoria su un sistema di accordi collettivi, realizza una prima liberalizzazione, lasciando alle parti interessate l'onere di predisporre tariffe basate su accordi collettivi distinti per categorie merceologiche individuate da un successivo decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge e prevedendo l'esperimento di un tentativo di conciliazione (le cui modalità saranno stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro di grazia e giustizia, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400) nei casi di controversie sorte su contratti di trasporto.

Con regolamento è prevista l'istituzione di un nuovo documento di trasporto in sostituzione della lettera di vettura, nonché di un sistema di controllo, ai sensi dell'articolo 7, comma 5, della legge n. 454 del 1997, che abbia l'unica funzione di consentire il rispetto delle disposizioni della nuova norma, per il graduale passaggio ad una liberalizzazione completa nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia.

In caso di fallimento del tentativo di cui trattasi (che deve concludersi in un termine di trenta giorni dall'inizio) la controversia - su richiesta di entrambe le parti - viene devoluta alla commissione arbitrale istituita presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura nel cui territorio ha sede il vettore in analogia a quanto previsto dalla legge 18 giugno 1998, n. 192. In tal modo si perviene ad una assimilazione delle forme di composizione bonaria delle vertenze e si rispetta il principio (sancito dalla Corte costituzionale) della necessaria facoltatività dell'arbitrato.

Premesso quanto sopra, si ritiene che, da un punto di vista strettamente normativo, il presente disegno di legge comporti l'abrogazione di numerose norme di legge e regolamentari che minuziosamente disciplinano la materia caratterizzata da una forte «conformazione» amministrativa in virtù del potere attribuito al Ministro di fissare il prezzo di trasporto.

Detta disciplina non ha più ragione d'essere con l'attuazione della fase transitoria prodromica alla completa liberalizzazione prevista dalla legge.

Per quanto riguarda la compatibilità con l'ordinamento comunitario, il presente disegno di legge nasce dall'esigenza di adeguare il sistema italiano, anche se progressivamente, a quello delle altre nazioni della Comunità che, come già detto, non conoscono forme di tariffazione obbligatoria.

Nello schema di disegno di legge non si riscontrano forme di interferenze con le competenze costituzionalmente attribuite alle regioni.

DISEGNO DI LEGGE

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;

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 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.

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 esperito 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 autotrasporto 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.

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.

