

## **LEGALITA' CONCORRENZA E SICUREZZA PER L'AUTOTRASPORTO ITALIANO – 13 FEBBRAIO 2013**

RELAZIONE AVVOCATO MAURI

Anche se mi piacerebbe essere qualcuno che non ha bisogno di presentazioni come i due illustri oratori che mi hanno preceduta, la realtà si impone.

Concedetemi quindi di cominciare questo intervento con una breve spiegazione del mio ruolo e contributo al dibattito odierno.

Avete tutti ricevuto copia del rapporto prodotto dal mio studio dal nome impronunciabile. Verhaegen Walravens ha sede a Bruxelles e abbiamo un dipartimento specializzato in materia di trasporti che ho il piacere di dirigere.

Al fine di contribuire al dibattito odierno, abbiamo preparato uno studio comparato della legislazione in vigore nei principali stati europei in materia di tutela della sicurezza della circolazione e di costi minimi.

Come anticipato dal presidente Forti nella sua relazione, il mio intervento consiste pertanto nel presentare come sia stato affrontato il tema della sicurezza della circolazione negli stati presi a campione.

Si tenga presente che l'analisi comparatistica di ordinamenti giuridici differenti persegue normalmente due obiettivi primari: da un lato essa svolge un ruolo informativo in quanto consente di verificare come problemi simili siano stati trattati da altri ordinamenti e dall'altro essa consente di osservare il proprio ordinamento giuridico "dall'alto" in modo da valutare la coerenza interna del sistema.

Questi sono infatti i due obiettivi che ci siamo prefissi e oggi sono qui per condividere con voi i risultati da noi ottenuti.

Il documento che avete ricevuto spiega ampiamente la metodologia di lavoro da noi utilizzata al fine di disporre di risultati comparabili nei diversi ordinamenti.

Abbiamo innanzitutto selezionato cinque mercati di riferimento in materia di autotrasporto di merci. Si tratta, come vi potete immaginare, della Francia, della Germania, dell'Olanda, del Regno Unito e della Spagna.

Abbiamo quindi elaborato un questionario contenente una decina di domande che sono state poi sottoposte all'attenzione di giuristi specializzati nei vari stati.

Le nostre domande sono volte a capire quale sia il legame, e se tale legame esista, nei paesi prescelti tra la tutela della sicurezza della circolazione stradale e l'autonomia contrattuale delle parti nel determinare costi e corrispettivi di un contratto di autotrasporto.

Il nostro studio è stato poi elaborato in base alle risposte ricevute.

La slide che vedete riassume i risultati della nostra indagine comparatistica.

Vi propongo di percorrerla insieme.

[Riga 1]

La prima riga evidenzia chiaramente come la tutela della sicurezza della circolazione sia una priorità a livello europeo. Tale priorità è stata ancora recentemente ribadita dalla Commissione nel luglio dell'anno scorso quando sono stati pubblicati gli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale. In aggiunta alle norme attualmente in vigore in materia di orari di lavoro e di riposo, di formazione, di merci pericolose, ecc., la Commissione ha messo l'accento in tale comunicazione sul miglioramento delle infrastrutture stradali e della sicurezza dei veicoli nonché sulla promozione dell'uso di moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale.

In Germania, l'accento è posto sulla frequenza dei controlli, controlli già importanti, ma che saranno raddoppiati negli anni a venire. In effetti l'ufficio federale incaricato della tutela della sicurezza della circolazione ha recentemente dichiarato che, a partire da gennaio 2013, i controlli sulle strade tedesche aumenteranno.

In Olanda, i soli casi in cui il committente possa rispondere in solido con il vettore a infrazioni della normativa in materia di sicurezza stradale sono quelli in cui abbia omesso di comunicare dati relativi alle merci trasportate.

Anche nel Regno Unito il vettore è l'unico responsabile del rispetto della normativa relativa alla sicurezza della circolazione. L'accento è messo sulla formazione e sull'informazione fornita dal Vehicle and Operator Service Agency, un'agenzia ministeriale.

Spagna e Francia applicano la normativa europea.

L'Italia dal canto suo ha introdotto, a fianco della normativa europea, la disciplina dei costi minimi di sicurezza.

[Riga 2]

Nei paesi del nord-europa il principio di autonomia contrattuale è sovrano. Le ingerenze legislative nell'autonomia delle parti sono guardate con sospetto. Nel Regno Unito, per esempio, la richiesta al vettore di comunicare i propri costi al committente o allo stato viene percepita come un'interferenza indebita in elementi che sono di sola pertinenza dell'autotrasportatore e sono considerati dati sensibili e riservati.

Per quanto riguarda la Francia e la Spagna, vi è un minimo intervento del legislatore nel determinare il contenuto del contratto di trasporto. In Spagna l'intervento è estremamente ridotto. Il legislatore si è limitato a prevedere che il committente debba farsi carico del costo del carburante e delle sue fluttuazioni anche in assenza di una pattuizione specifica tra le parti.

In Francia, che è lo stato che più limita l'autonomia contrattuale in materia di autotrasporto, gli elementi fondamentali del contratto sono previsti legislativamente (in modo simile a quanto previsto in Italia) e il corrispettivo il cui ammontare è sempre rimesso alla libera contrattazione tra le parti deve obbligatoriamente tener conto di una serie di elementi tra cui i costi del carburante, l'ammortamento dei veicoli, i pedaggi e il costo dei documenti di trasporto.

L'Italia è lo stato in cui si interviene più pesantemente sulla libertà contrattuale delle parti in quanto il vettore non è libero di determinare i propri costi (in quanto non può scendere al di sotto di una soglia stabilita per legge) e di stabilire il prezzo dei servizi offerti in base alla propria organizzazione interna, ma deve attenersi (almeno nei minimi) a tabelle pre-stabilite.

[Riga 3]

Ritengo che questa riga sia particolarmente interessante. Parte del nostro studio era infatti finalizzata a comprendere se in altri stati europei il legislatore avesse legato l'esigenza di garantire una circolazione stradale sicura alla determinazione dei costi minimi del vettore.

In nessuno degli stati da noi considerati si è ipotizzato un legame di causa a effetto tra la remunerazione di costi minimi legislativamente predeterminati e una migliore protezione della sicurezza della circolazione stradale.

In particolare, siamo rimasti molto colpiti dalla reazione dei colleghi spagnoli. Reazione che, quando abbiamo iniziato a lavorare su questa problematica, ci saremmo maggiormente aspettati da parte di paesi come il Regno Unito e l'Olanda. I colleghi spagnoli indicano infatti che un regime come quello italiano dei costi minimi sarebbe impensabile in Spagna in quanto in conflitto con la costituzione spagnola e con il principio di libero mercato stabilito dalla costituzione.

I colleghi si spingono oltre (e vi invito a leggere il loro contributo al capitolo IX del nostro rapporto) a indicare che non solo non vedono un legame tra costi minimi e sicurezza stradale, ma che, secondo loro, la fissazione di costi minimi potrebbe avere l'effetto di non stimolare gli investimenti in materia di ricerca e sviluppo per promuovere nuove tecnologie per la protezione della sicurezza della circolazione.

[Riga 4]

In effetti, il sistema dei costi minimi appare come una peculiarità italiana. Nessuno degli ordinamenti da noi analizzati ha introdotto misure simili.

Lo stato che più si avvicina, come regolamentazione di settore, all'Italia è la Francia. Anche in Francia, come in Italia, il legislatore ha previsto gli elementi fondamentali del contratto di autotrasporto. Anche in Francia, come in Italia, il vettore deve obbligatoriamente tener conto di determinati elementi di costo nel calcolo del prezzo da offrire al committente. Il sistema francese è ispirato a criteri di protezione dei piccoli autotrasportatori e quindi impone legislativamente che certi costi (reali) debbano essere obbligatoriamente remunerati.

E qui si ferma l'intervento legislativo. Ogni vettore è libero, ferma restando la lista dei costi che devono essere presi in considerazione, di determinare l'ammontare di tali costi in base alla propria organizzazione interna.

Possiamo quindi concludere che il sistema italiano si è ispirato a quello francese, andando tuttavia ben oltre.

La presentazione di questa tabella risponde quindi al primo obiettivo che ci eravamo prefissati, ovvero quello di condividere le informazioni da noi raccolte nei vari paesi.

Sulla base di queste informazioni, possiamo quindi procedere a osservare il regime italiano dei costi minimi nella prospettiva del diritto comparato, ovvero al fine di verificare la coerenza tra l'enunciato teorico della tutela della sicurezza della circolazione e la regola operativa rappresentata dal regime dei costi minimi.

Possiamo concludere che, sebbene tutti gli ordinamenti da noi analizzati riconoscano l'importanza della protezione della sicurezza della circolazione, nessuno di questi ha effettuato un legame tra tale enunciato teorico e una norma operativa che predetermini in via generale quali siano i costi minimi del vettore che debbono essere fatturati al committente.

Penso che, alla luce di quanto precede, occorra interrogarsi circa la coerenza tra la protezione della sicurezza della circolazione, protezione che credo tutti in questa sede riconoscano come estremamente importante, e la predeterminazione di costi minimi.

Le esperienze estere dimostrano che i grandi ordinamenti giuridici limitrofi hanno considerato che altre misure fossero più efficaci per proteggere la sicurezza della circolazione. Pensiamo in particolare ai controlli sulle strade tedesche, alle formazioni offerte ai vettori inglesi e agli oneri di comunicazione tra vettore e committente previsti dal sistema olandese.

Spero che questa presentazione possa contribuire al dibattito attuale e fornire spunti di riflessione.

Vi ringrazio dell'attenzione e vi invito a dare un'occhiata al nostro studio comparato se volete informazioni più dettagliate in merito ai vari ordinamenti giuridici.

	F	D	NL	E	UK	I
Sicurezza stradale	EU	EU e controlli efficaci	EU e obblighi informazione	EU	EU, formazione e VOSA	EU e costi minimi
Clausole contrattuali obbligatorie	Si	No	No	Si	No	Si
Legame sicurezza e costi	No	No	No	No	No	Si
Costi Minimi	No	No	No	No	No	Si